MINISTÈRE DES TRANSPORTS,
DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE
L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

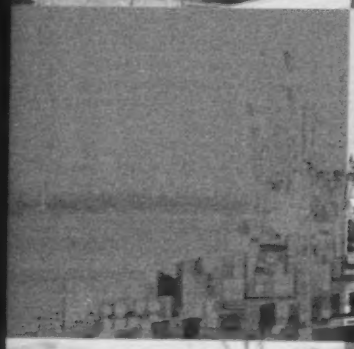
RAPPORT ANNUEL DE GESTION

2015
2016

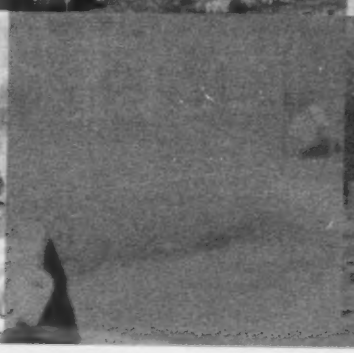
Québec

MINISTÈRE DES TRANSPORTS,
DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE
L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

RAPPORT ANNUEL DE GESTION



2015
2016



Québec

Cette publication a été réalisée par le ministère des Transports,
de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
et éditée par la Direction des communications du Ministère.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web
du Ministère à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports, de la Mobilité durable
  et de l'Électrification des transports au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante : Direction des communications
  Ministère des Transports, de la Mobilité durable
  et de l'Électrification des transports
  700, boul. René-Lévesque Est, 27e étage
  Québec (Québec) G1R 5H1

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports,
de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports favorise l'utilisation
de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés
et encourage le téléchargement de cette publication.

Imprimé sur du papier Rolland Enviro100 contenant 100 % de fibres recyclées
postconsommation, certifié Éco-Logo, procédé sans chlore, FSC recyclé
et fabriqué à partir d'énergie biogaz.

100 %

ECOLOGO

BIO GAZ
ENERGIE

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports, 2016

ISBN 978-2-550-76545-5 (imprimé)
ISBN 978-2-550-76546-2 (PDF)

Dépôt légal – 2016
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit
et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

TABLE GÉNÉRALE DES MATIÈRES

LE MOT DU MINISTRE 5

LE MOT DU SOUS-MINISTRE 7

LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS 9

LE CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT 153

LE MOT DU MINISTRE

Le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Monsieur Jacques Chagnon
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement, Québec

Monsieur le Président,

C'est avec plaisir que je vous transmets le *Rapport annuel de gestion 2015-2016* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Il comprend aussi celui du Centre de gestion de l'équipement roulant et est rédigé conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration publique.

Ce rapport présente les principales réalisations du Ministère et de l'unité autonome de service au regard de leurs engagements respectifs. Il rend compte également de l'utilisation des ressources allouées au Ministère pour l'année financière 2015-2016.

Cette dernière année a été marquée simultanément par la réalisation de grands projets et par l'introduction d'une nouvelle approche en matière de transports. En effet, le changement de nom du Ministère pour qu'y soient intégrés les volets de la mobilité durable et de l'électrification des transports témoigne de la vision écoresponsable du gouvernement. Le lancement du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 concrétise cette vision d'avenir pour le Ministère.

Par ailleurs, d'autres travaux sont venus démontrer la volonté du Ministère de soutenir et d'optimiser les services de transport collectif, dont le projet de loi proposant une réforme stratégique de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine.

Mon arrivée au Ministère s'est faite dans ce contexte de changement, et c'est pourquoi l'une de mes priorités est d'accroître la rigueur, l'intégrité et la transparence afin de nous assurer d'offrir aux citoyens des services de qualité au meilleur coût.

La notion de transparence notamment m'apparaît prioritaire afin que les Québécois soient informés des gestes que nous posons, alors que nous sommes au cœur de leurs déplacements quotidiens.

Avant de terminer, je souhaite saluer le savoir-faire de même que le sens de l'innovation de nos partenaires et collaborateurs, ils participent activement à l'atteinte des grands objectifs de mobilité durable des personnes et des marchandises poursuivis par le Ministère.

Je tiens finalement à remercier l'ensemble du personnel du Ministère pour son expertise et sa compétence maintes fois démontrées. Le travail soutenu et attentif de chacun des membres de notre organisation contribue à faire une différence réelle dans les déplacements quotidiens de la population québécoise.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Original signé

LAURENT LESSARD

Québec, octobre 2016

LE MOT DU SOUS-MINISTRE

Monsieur Laurent Lessard
Ministre des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports
Hôtel du Parlement, Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément à la Loi sur l'administration publique, je vous transmets le *Rapport annuel de gestion 2015-2016* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Ce rapport présente les résultats obtenus par le Ministère pour la période du 1er avril 2015 au 31 mars 2016 en fonction des objectifs et engagements qui découlent du Plan stratégique 2013-2015. Il importe de souligner que ce dernier a été prolongé pour qu'il couvre la période 2015-2016.

En plus du niveau d'atteinte des cibles stratégiques qui avaient été fixées pour l'année 2014-2015, le *Rapport annuel de gestion 2015-2016* fait état de la performance du Ministère au regard de la gestion de ses ressources humaines, financières et informationnelles. Il traite également des engagements de sa Déclaration de services aux citoyens et comporte une partie consacrée à la reddition de comptes découlant des exigences législatives et gouvernementales. Ce rapport présente aussi les résultats du Centre de gestion de l'équipement roulant.

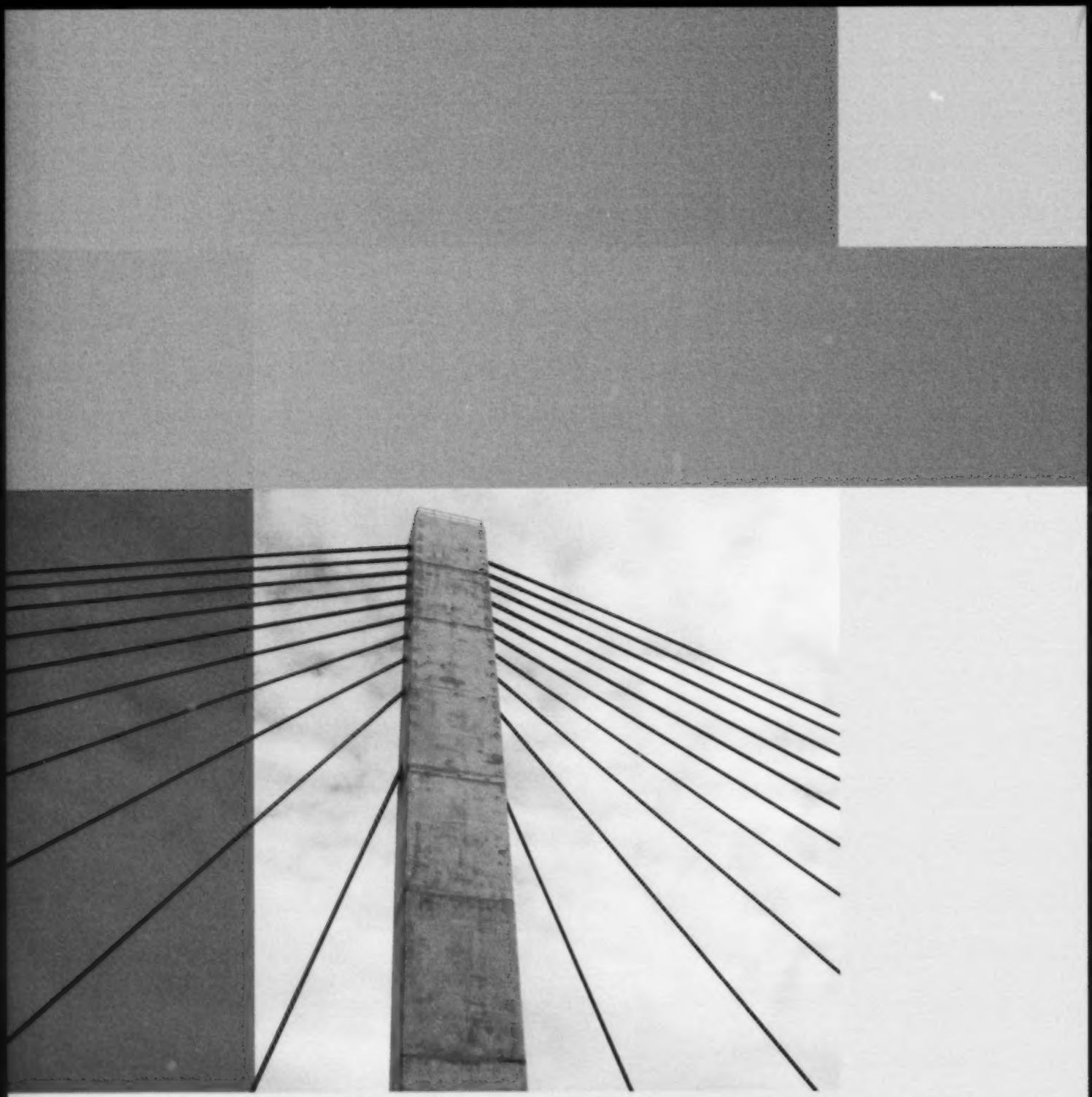
Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Le sous-ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Original signé

DENIS MARSOLAIS

Québec, octobre 2016



LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

TABLE DES MATIÈRES

LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION 13

LE RAPPORT DE VALIDATION DE LA DIRECTION DES ENQUÊTES ET DE L'AUDIT INTERNE 15

LE CONTEXTE ET LES FAITS SAILLANTS 17

Partie 1 La présentation du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports 21

1.1 La mission 22
1.2 La clientèle et les partenaires 23
1.3 L'organisation administrative 23

Partie 2 Les ressources 27

2.1 Les ressources humaines 28
2.2 Les ressources financières 33
2.3 Les ressources informationnelles 46

Partie 3 Les résultats 53

3.1 Le plan d'action de développement durable 54
3.2 Le sommaire des résultats du plan stratégique 55
3.3 Les résultats détaillés du plan stratégique 60
3.4 Les résultats des engagements énoncés dans la Déclaration de services aux citoyens 108

Partie 4 Les exigences législatives et gouvernementales 115

4.1 L'application de la politique linguistique 116
4.2 L'application de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et la protection des renseignements personnels 118
4.3 L'accès à l'égalité en emploi 119
4.4 L'égalité entre les femmes et les hommes 125
4.5 L'allégement réglementaire et administratif 126
4.6 L'éthique 126
4.7 L'état d'avancement de la mise en œuvre des actions pour lutter contre la collusion et la corruption 127
4.8 Le suivi des recommandations de la Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction 127
4.9 L'observation des règles contractuelles 128
4.10 La gestion et le contrôle des effectifs et les renseignements relatifs aux contrats de service 129
4.11 Le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec 130
4.11.1 Activités d'audit interne en matière de gestion contractuelle 140
4.11.2 Validation du processus d'octroi des contrats par les professionnels en conformité de processus 142
4.12 La politique de financement des services publics 143

Annexes 147

Annexe I La classification du réseau routier 2015-2016 148
Annexe II Les outils de gestion pour améliorer la performance 150
Annexe III Les sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière ayant fait l'objet d'investissements 151

LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Les résultats et les renseignements contenus dans le présent rapport annuel de gestion relèvent de la responsabilité du sous-ministre et des membres de la direction du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Cette responsabilité porte sur l'exactitude, sur l'exhaustivité et sur la fiabilité de l'information présentée dans le *Rapport annuel de gestion 2015-2016*.

À notre connaissance, les résultats et les renseignements du *Rapport annuel de gestion 2015-2016* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports :

- → décrivent fidèlement la mission, les domaines d'activité, la structure et l'utilisation des ressources de l'organisation;
- → présentent les engagements, les principaux objectifs et les résultats de l'organisation;
- → couvrent l'ensemble des interventions importantes du Ministère;
- → fournissent de l'information sur les exigences législatives et gouvernementales;
- → sont fiables et exacts.

Les membres de la direction approuvent le présent rapport annuel de gestion.

L'information contenue dans ce document correspond à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2016.

Les membres de la direction,

Original signé

DENIS MARSOLAIS
Sous-ministre

Original signé

STÉPHANE LAFAUT
Sous-ministre associé de la Direction générale des territoires

Original signé

DANIÈLE CANTIN
Sous-ministre adjointe de la Direction générale de la surveillance des marchés et de l'administration

Original signé

MARIE-FRANCE BÉRARD
Sous-ministre adjointe de la Direction générale adjointe de la métropole et des projets stratégiques

Original signé

ANNE-MARIE LECLERC
Sous-ministre adjointe de la Direction générale des infrastructures et des technologies

Original signé

CHANTAL GINGRAS
Sous-ministre adjointe de la Direction générale adjointe du projet Turcot et du suivi des projets routiers

Original signé

ANDRÉ MELOCHE
Sous-ministre adjoint de la Direction générale de l'électrification des transports, de la sécurité et de la mobilité des personnes et des marchandises

LE RAPPORT DE VALIDATION DE LA DIRECTION DES ENQUÊTES ET DE L'AUDIT INTERNE

Monsieur le Sous-Ministre,

Nous avons procédé à l'examen des informations présentées dans les parties 2.2, 3.2, et 3.3 du *Rapport annuel de gestion 2015-2016* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 2016. Ces informations portent sur les résultats et les renseignements à l'égard des ressources financières et du Plan stratégique 2013-2015 du Ministère. L'examen de la partie 2.2 portant sur les ressources financières a été effectué en collaboration avec une firme comptable.

La responsabilité de l'exactitude, de l'exhaustivité, de la fiabilité et de la divulgation des informations contenues dans le *Rapport annuel de gestion 2015-2016* incombe à la direction du Ministère. Notre responsabilité consiste à évaluer le caractère plausible des résultats, des renseignements et des explications fournis ainsi que leur cohérence en nous fondant sur le travail accompli au cours de notre examen.

Cet examen s'inspire des Normes internationales pour la pratique professionnelle de l'audit interne de l'Institut des auditeurs internes. Quant à certaines données financières, elles ont été examinées conformément aux normes généralement reconnues du Canada. Ainsi, les travaux ont consisté essentiellement à obtenir des renseignements et des pièces justificatives, à mettre en œuvre des procédés analytiques, à réviser des calculs et à susciter des discussions portant sur les informations examinées.

Au terme de notre examen, nous concluons que les informations contenues dans les parties examinées nous paraissent, à tous égards importants, plausibles et cohérentes.

Le directeur des enquêtes et de l'audit interne

Original signé

SYLVAIN AYOTTE
Québec, septembre 2016

LE CONTEXTE ET LES FAITS SAILLANTS

DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EFFICACES, DIVERSIFIÉS ET INTÉGRÉS

Par ses actions ainsi que par son soutien financier, le Ministère a contribué à l'augmentation de l'offre de services en transport collectif, au développement et au renouvellement des infrastructures et des équipements ainsi qu'à la mise en place de diverses mesures incitatives à l'utilisation du transport collectif. À cet égard, soulignons que, selon les données compilées par le Ministère, la longueur des voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus a atteint près de 480 km dans l'ensemble du Québec.

À l'échelle de la province, l'achalandage du transport collectif a connu une légère hausse, avec un nombre de déplacements estimé à 608,2 millions en 2015. La contribution financière du Ministère a aussi favorisé le développement du transport adapté, dont l'achalandage est évalué à plus de 8,9 millions de déplacements, ce qui représente une hausse de 2,8 % par rapport aux données de 2014.

Notons également que le 13 janvier 2015, le gouvernement annonçait la conclusion d'une entente commerciale avec la Caisse de dépôt et placement du Québec visant à confier à cette dernière la réalisation de grands projets d'infrastructures publiques. Le projet de loi a été adopté et sanctionné le 12 juin 2015. Une nouvelle filiale de la Caisse a été créée (Caisse de dépôt et placement du Québec Infra) le 9 juillet 2015.

Par ailleurs, les investissements réalisés sur le réseau routier ont contribué à améliorer de façon considérable la qualité et le caractère sécuritaire des infrastructures mises à la disposition des usagers de la route. Un grand nombre de chantiers sont en réalisation à l'échelle du Québec, y compris plusieurs projets routiers majeurs. À titre d'exemple, le Ministère a terminé la relocalisation permanente de la nouvelle route 112, à Thetford Mines, mise en service le 30 octobre 2015. De plus, le volet 1 du prolongement de l'autoroute 410 en périphérie de Sherbrooke a également été achevé durant l'année.

Dans un autre ordre d'idées, l'indice de rugosité international portant sur le confort de roulement indique que la chaussée est en bon état sur près de 80 % du réseau routier québécois.

Pour sa part, la proportion des structures en bon état sur le réseau routier supérieur a augmenté de 1,6 % par rapport à celle observée au cours de l'année 2014-2015. Depuis 2008-2009, une augmentation de près de 16 % du nombre de structures en bon état a été enregistrée. De plus, une hausse de 2,6 points de pourcentage du nombre de ponts en bon état sur le réseau municipal est observée cette année. Depuis que le Ministère a repris la responsabilité de ces infrastructures, en 2008, un accroissement de plus de 15 points de pourcentage est noté.

Depuis le 15 mai 2015, le gouvernement est propriétaire des infrastructures ferroviaires et de l'emprise entre Matapédia et Gaspé (325 km). Cet investissement assurera le maintien des services de transport ferroviaire en Gaspésie.

Le 1er janvier 2016, le Fonds aérien a été créé et les activités du Service aérien gouvernemental ont été intégrées à celles du Ministère. Il exploite une flotte diversifiée d'une vingtaine d'aéronefs pour assurer, en collaboration avec ses partenaires, une réponse adéquate lors de situations d'urgence ou nécessitant des services aériens spécialisés sur l'ensemble du territoire québécois.

Le Ministère, propriétaire de 26 aérodromes situés principalement dans les régions éloignées ou isolées du Québec, entend poursuivre son soutien financier aux résidents des régions éloignées afin de maintenir l'accessibilité des services actuels.

Il subventionne aussi les dessertes maritimes de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord ainsi que des Îles-de-la-Madeleine. En janvier 2016, le Ministère a confirmé les modalités entourant les nouvelles mesures de désenclavement hivernal pour les résidents de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord. Il a procédé à l'ajout de trois voyages de desserte maritime aux 41 voyages habituels. Ces voyages supplémentaires, en partance de Sept-Îles, permettront de prolonger la période de réception des marchandises générales.

Dans le domaine récréotouristique, l'aménagement et l'entretien de pistes cyclables se poursuivent dans l'ensemble des régions du Québec. Au 31 octobre 2015, l'avancement de la Route verte atteignait 5 041 km, ce qui représente un taux de réalisation de 95 %.

Par ailleurs, le Ministère investit dans la durabilité et dans la sécurité des sentiers de véhicules hors route, notamment en appuyant financièrement les clubs pour la réalisation de projets d'infrastructures, pour l'entretien des sentiers sous leur responsabilité, pour l'achat d'équipements liés à cet entretien ainsi que pour la signalisation.

L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS, LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET L'ADAPTATION AUX IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Le 9 octobre 2015, le gouvernement du Québec lançait son nouveau Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, lequel vise à positionner le Québec comme un chef de file de l'utilisation de moyens de transport propulsés par l'électricité et un précurseur dans le domaine de la mobilité durable. Ce plan d'action, qui s'appuie sur la collaboration d'une douzaine de ministères et organismes gouvernementaux, s'articule autour de 3 grandes orientations et compte 37 mesures.

L'électrification des transports est l'un des moyens privilégiés par le gouvernement du Québec pour réduire les émissions des gaz à effet de serre et accroître la compétitivité économique du Québec. Dans cette optique, le Ministère a conçu une série de mesures afin de favoriser les modes électriques de transport.

Par exemple, depuis le 1er janvier 2016, le Ministère offre l'accès gratuit aux véhicules munis d'une plaque d'immatriculation verte aux ponts à péage des autoroutes 25 et 30 ainsi qu'aux traverses payantes gérées par la Société des traversiers du Québec.

De plus, des projets pour la mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques dans trois aires de service rénovées du Ministère ont été amorcés en 2015-2016.

Notons également qu'au Québec, grâce au métro de Montréal et au train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes, environ 50 % des déplacements en transport collectif utilisent actuellement l'électricité.

Parallèlement à ces travaux, les mesures d'électrification déjà en vigueur ont continué d'être appliquées tandis que des projets déjà prévus ont été mis en œuvre. Par exemple, au 31 mars 2016, 348 véhicules électriques et hybrides rechargeables étaient en fonction dans les ministères et organismes, y compris dans les réseaux de la santé et de l'éducation, contre 257, l'année dernière, ce qui constitue une hausse de 35 %. Quant au nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés au Québec, il s'élevait à 9 550 au 31 mars 2016.

La contribution du Ministère au Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques s'est traduite par la mise en œuvre de plusieurs programmes en 2015-2016. Le soutien financier du Ministère a notamment permis d'accroître l'offre de services de transport en commun, de favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif en région, de développer et d'entretenir les infrastructures municipales de transport actif (ex. : voies cyclables et piétonnes) et de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, dans le cadre de la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020, deux chaires de recherche ont poursuivi leurs activités avec le soutien du Ministère. Ce dernier a aussi appuyé financièrement deux projets de recherche liés à l'adaptation aux changements climatiques, lesquels ont été terminés cette année.

LA POURSUITE DE L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Québec a fait d'importants progrès au cours des dernières décennies dans l'amélioration de son bilan routier. Depuis 1973, le nombre de décès sur les routes a chuté de près de 84 %, passant de 2 209 à 361 en 2015. Mentionnons d'ailleurs que la moyenne triennale du nombre de décès, de 2013 à 2015, a diminué de 27 % par rapport à celle de 2009 à 2011. La moyenne triennale du nombre de blessés graves a quant à elle diminué de 25 % par rapport à celle de 2009 à 2011.

La contribution du Ministère à l'amélioration du bilan routier s'est traduite par plusieurs actions, dont des investissements pour rendre ses infrastructures routières plus sûres. Des efforts ont notamment été consacrés à des projets qui incluent la correction de sites à potentiel d'amélioration, la correction de l'orniérage, l'installation et le remplacement de glissières de sécurité, le remplacement d'extrémités de glissières et la petite signalisation. Pour sa part, le taux de présence du marquage sur les routes au printemps a atteint 93 %.

Afin que l'entretien hivernal des routes de son réseau respecte les exigences de qualité, le Ministère poursuit l'encadrement du déneigement effectué par les entrepreneurs ou par les municipalités. Cette année, ce sont 96,6 % des entrepreneurs en entretien hivernal qui ont répondu adéquatement aux exigences du Ministère.

De plus, toujours dans l'objectif d'améliorer la sécurité des usagers de la route, le Ministère a continué ses démarches visant le déploiement progressif d'appareils de contrôle automatisé. En 2015-2016, 25 appareils étaient en fonction, par rapport à 15 l'année dernière.

Au 31 mars 2016, le réseau routier québécois comptait 9 aires de service modernisées, aménagées aux abords des autoroutes et 40 villages-relais étaient reconnus, contribuant ainsi à offrir des services et de l'information aux usagers de la route.

UNE CAPACITÉ ORGANISATIONNELLE RENFORCÉE ET DE SAINES PRATIQUES DE GESTION AFIN D'OFFRIR DES SERVICES DE QUALITÉ AU MEILLEUR COÛT

En tant que plus important donneur d'ouvrage du gouvernement du Québec, et de concert avec le Secrétariat du Conseil du trésor, le Ministère a poursuivi la mise en place de diverses mesures visant à renforcer son expertise et à permettre le contrôle des coûts des projets, dans le respect des règles et des procédures en vigueur.

De plus, le Ministère offre une formation en continu sur la protection de l'intégrité des contrats publics. En 2015-2016, des séances de formation ont été données à des participants directement concernés par la gestion des contrats. À celles-ci s'ajoutent la formation à l'éthique ainsi que les activités de formation associées à l'expertise de l'ensemble du personnel du Ministère.

Par ailleurs, le Ministère continue de réaliser ses projets de plus de 5 millions de dollars selon une démarche de gestion de projets basée sur une approche reconnue à l'échelle internationale (celle du Project Management Institute) et adaptée au contexte des projets routiers.

Le rapport de la Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction a été déposé le 24 novembre 2015. Parmi les 60 recommandations qui y sont formulées, 4 visent directement le Ministère. Des travaux sont déjà en cours pour y donner suite, et les moyens nécessaires pour réaliser toutes les améliorations requises sont déployés.

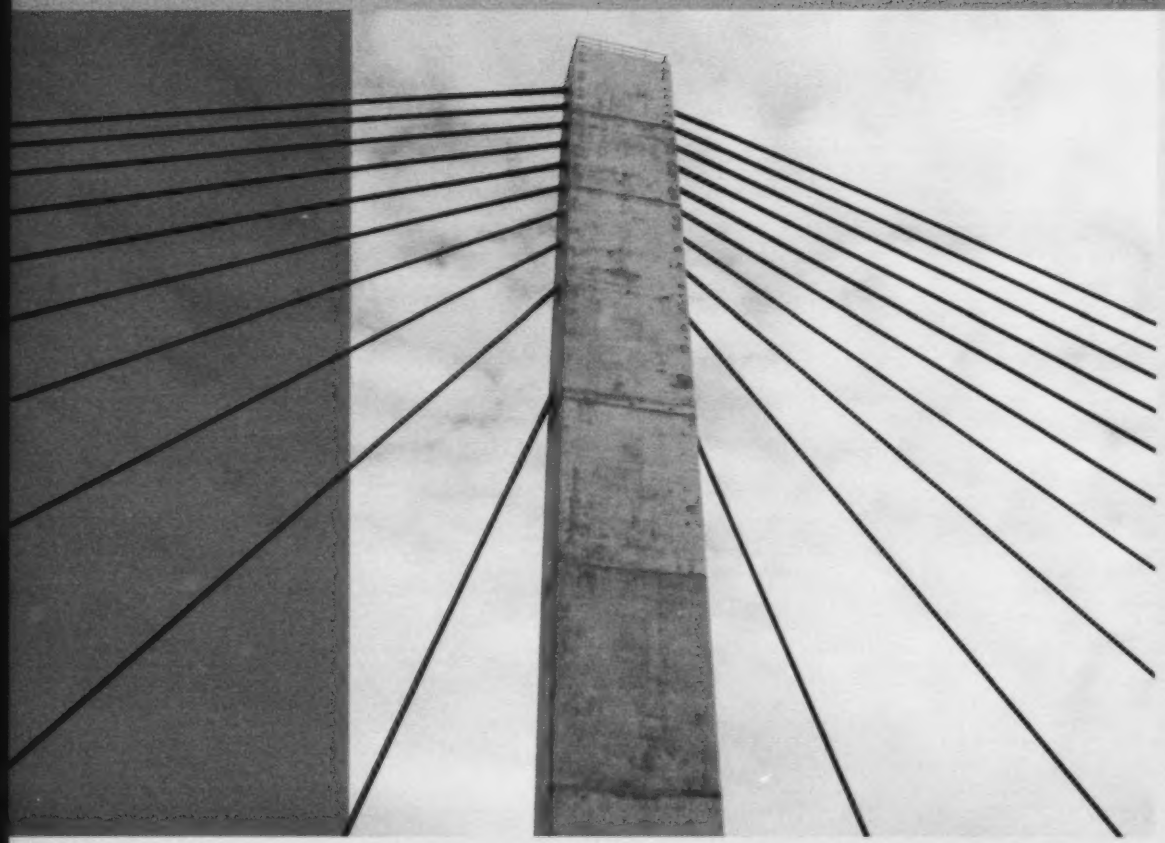
Parmi ces mesures, mentionnons la mise en place d'un comité composé de trois experts indépendants chargés d'émettre des avis sur la programmation routière.

Le Ministère est également à revoir sa Directive relative à l'adjudication des contrats de fabrication et de pose d'enrobé afin de réduire les délais d'obtention des certificats d'autorisation pour l'installation des centrales d'enrobage et de favoriser la concurrence dans le domaine de l'asphaltage.

De plus, dès le début de l'année 2016, un comité directeur de l'homologation a été mis sur pied. Son mandat est de s'assurer, entre autres choses, que des mesures favorisant l'innovation et la concurrence soient mises en place.

Il importe également de mentionner que, de façon à se doter du savoir-faire de pointe nécessaire en matière de travaux publics, le Ministère poursuit ses efforts d'embauche, surtout auprès des ingénieurs et des techniciens des travaux publics.

Enfin, l'un des objectifs stratégiques du Ministère est d'offrir aux citoyens de toutes les régions des renseignements qui facilitent les déplacements, notamment afin de contribuer à atténuer la congestion routière. Avec le déploiement de nouvelles technologies, les citoyens souhaitent disposer d'information en temps réel et ont des attentes de plus en plus élevées à cet égard. La satisfaction des citoyens quant à l'information diffusée représente une priorité pour le Ministère. Selon un sondage réalisé en 2016, les usagers du service Québec 511 sont satisfaits des services offerts.



PARTIE 1

LA PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

PARTIE 1

LA PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Soucieux d'accroître le nombre et la qualité des routes carrossables et de rendre plus accessibles les différentes localités autrement que par le chemin de fer, le Gouvernement du Québec a créé, le 3 avril 1912, un département de la Voirie et l'a placé sous la responsabilité du ministre de l'Agriculture. L'essor de l'automobile est venu soutenir activement l'amélioration du réseau routier, si bien que la Voirie est devenue un ministère autonome dès mars 1914. Ce n'est qu'au 1er avril 1973, que le ministère des Transports a intégré ses différentes missions par la fusion des ministères de la Voirie et des Transports[1].

En janvier 2016, de façon à mettre l'accent sur ses nouveaux mandats, le Ministère a adopté une nouvelle désignation pour devenir le « ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports ». Cette nouvelle appellation s'inscrit en droite ligne avec le choix du gouvernement de miser sur deux grandes priorités en transport : la mobilité durable et l'électrification des transports.

Quel que soit le nom sous lequel il œuvre ou l'époque qu'il marque par ses travaux, le Ministère a toujours été – et demeure – un acteur important du développement et de la modernisation du Québec.

1.1 LA MISSION

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports[2] a pour mission d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec. Il a également pour vision d'être un leader de la mobilité durable et de l'électrification des transports dont l'expertise, la rigueur et la transparence sont au service de la population.

1. Brindamour, Jean. *Du département de la Voirie au MTQ moderne – Les cent ans du ministère des Transports du Québec*, Constas, 4 avril 2012.
2. Le lecteur est invité à consulter le site Web du Ministère (transports.gouv.qc.ca), qui fournit l'ensemble de l'information concernant l'organisation.

Le Ministère a, de tout temps, agi comme un acteur de premier plan dans l'organisation des systèmes de transport au Québec. Il s'appuie sur une collaboration étroite avec ses différents partenaires pour faire coïncider les efforts de tous dans le respect des responsabilités de chacun. Il s'engage à effectuer une gestion compétente, responsable et innovatrice des réseaux dont il a la responsabilité directe. Il est soucieux d'offrir à la population des systèmes de transport modernes, sécuritaires et efficaces, tout en favorisant l'intermodalité des déplacements par une meilleure intégration des services et des modes de transport.

Plus précisément, le Ministère élabore et propose au gouvernement des politiques relatives aux services, aux réseaux et aux systèmes de transport. Ces dernières se concrétisent par les activités suivantes :

- → la planification, la conception et la réalisation des travaux de construction, d'amélioration, de réfection, d'entretien et d'exploitation du réseau routier et des autres infrastructures de transport qui relèvent de sa responsabilité ;
- → le soutien technique et financier aux municipalités pour l'entretien, la réfection et l'amélioration du réseau routier local ;
- → le soutien aux systèmes de transport des personnes, notamment le transport collectif en milieu urbain, le transport adapté ainsi que le transport maritime et aérien dans les régions ;
- → la création et la mise en œuvre de programmes de sécurité en transport ;
- → le soutien au transport des marchandises, en favorisant l'intermodalité et l'utilisation optimale des différents modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien) en complémentarité les uns des autres.

1.2 LA CLIENTÈLE ET LES PARTENAIRES

La clientèle du Ministère comprend toute personne ou toute entreprise susceptible d'utiliser les systèmes de transport, à titre d'usager du réseau routier ou des réseaux maritime, aérien et ferroviaire, plus particulièrement lorsque la gestion de ces réseaux relève du gouvernement du Québec, ou encore à titre d'usager de véhicules hors route.

Le Ministère compte sur l'appui, la collaboration et l'engagement de nombreux partenaires publics et privés pour offrir à la population et aux entreprises des systèmes de transport appropriés et efficaces. À cet égard, il maintient des liens étroits avec les ministères et organismes du gouvernement du Québec, avec les organismes publics de transport, avec les conseils intermunicipaux de transport ainsi qu'avec les organismes municipaux et intermunicipaux de transport. Il travaille aussi en collaboration avec les municipalités, les municipalités régionales de comté, les communautés métropolitaines, les communautés autochtones et les organismes qui les représentent, ainsi qu'avec le gouvernement du Canada et les gouvernements des autres États, provinces et territoires.

Le Ministère est sans cesse à la recherche de nouvelles pratiques, d'améliorations techniques et d'expérimentations de nouveaux matériaux qui respectent les principes de développement durable. Pour ce faire, il assure une veille technologique et collabore avec les universités et les centres de recherche. Ses ingénieurs et ses techniciens effectuent des suivis de performance et d'évaluation de nouveaux produits et de nouvelles techniques de construction.

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports possède également une portée étendue sur l'économie du Québec par son impact sur le déplacement des personnes et des biens ainsi que par les investissements qu'il réalise en tant que plus grand donneur d'ouvrage au sein du gouvernement du Québec. À cet effet, le Ministère maintient des échanges avec l'industrie afin d'optimiser ses pratiques et de permettre des gains significatifs dans le maintien en état des actifs routiers du Québec.

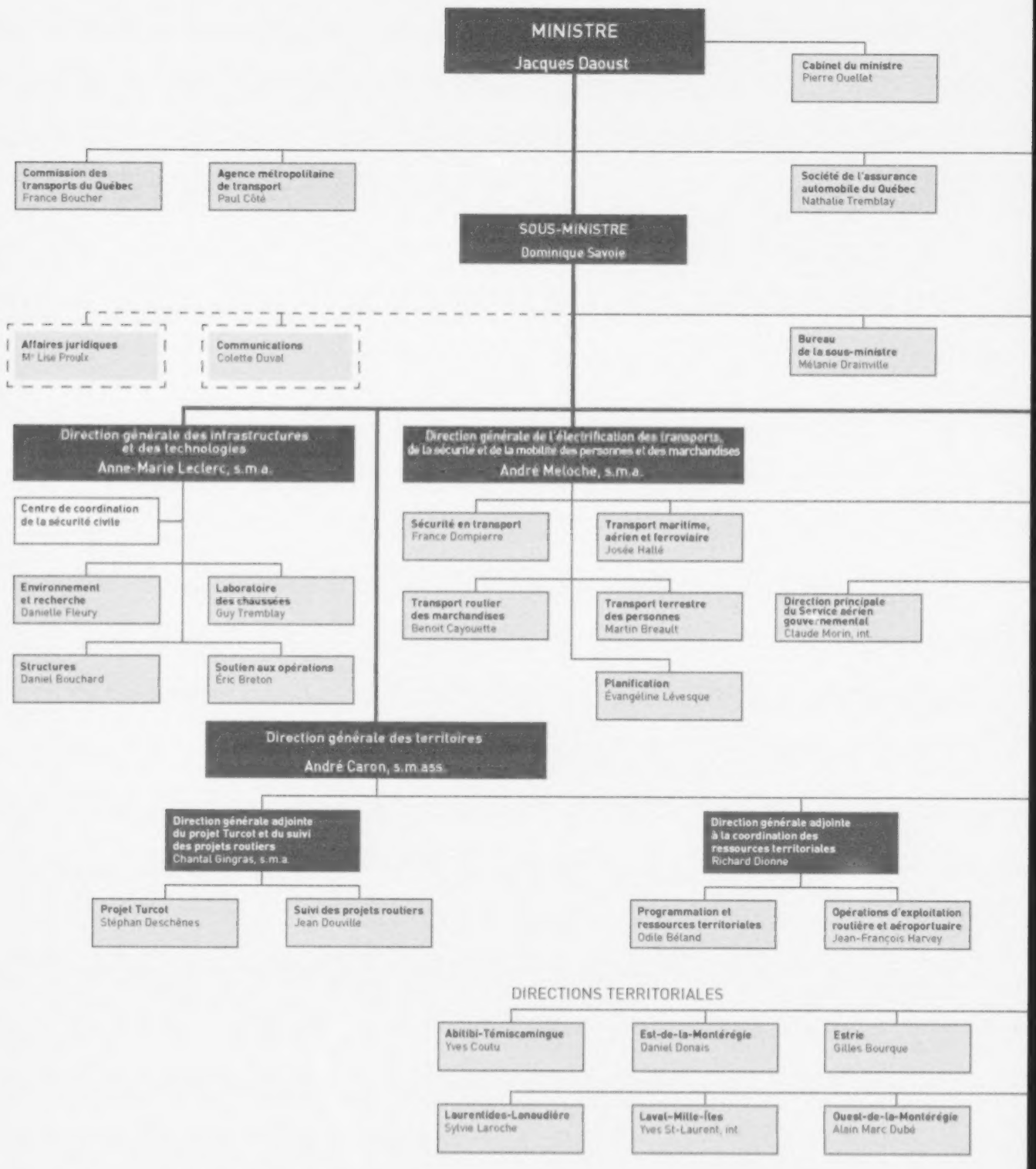
1.3 L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Le personnel du Ministère est réparti dans les cinq unités administratives suivantes :

- → le Bureau du sous-ministre ;
- → la Direction générale des territoires ;
- → la Direction générale de l'électrification des transports, de la sécurité et de la mobilité des personnes et des marchandises ;
- → la Direction générale des infrastructures et des technologies ;
- → la Direction générale de la surveillance des marchés et de l'administration.

Le Ministère compte également une unité autonome de service, soit le Centre de gestion de l'équipement roulant.

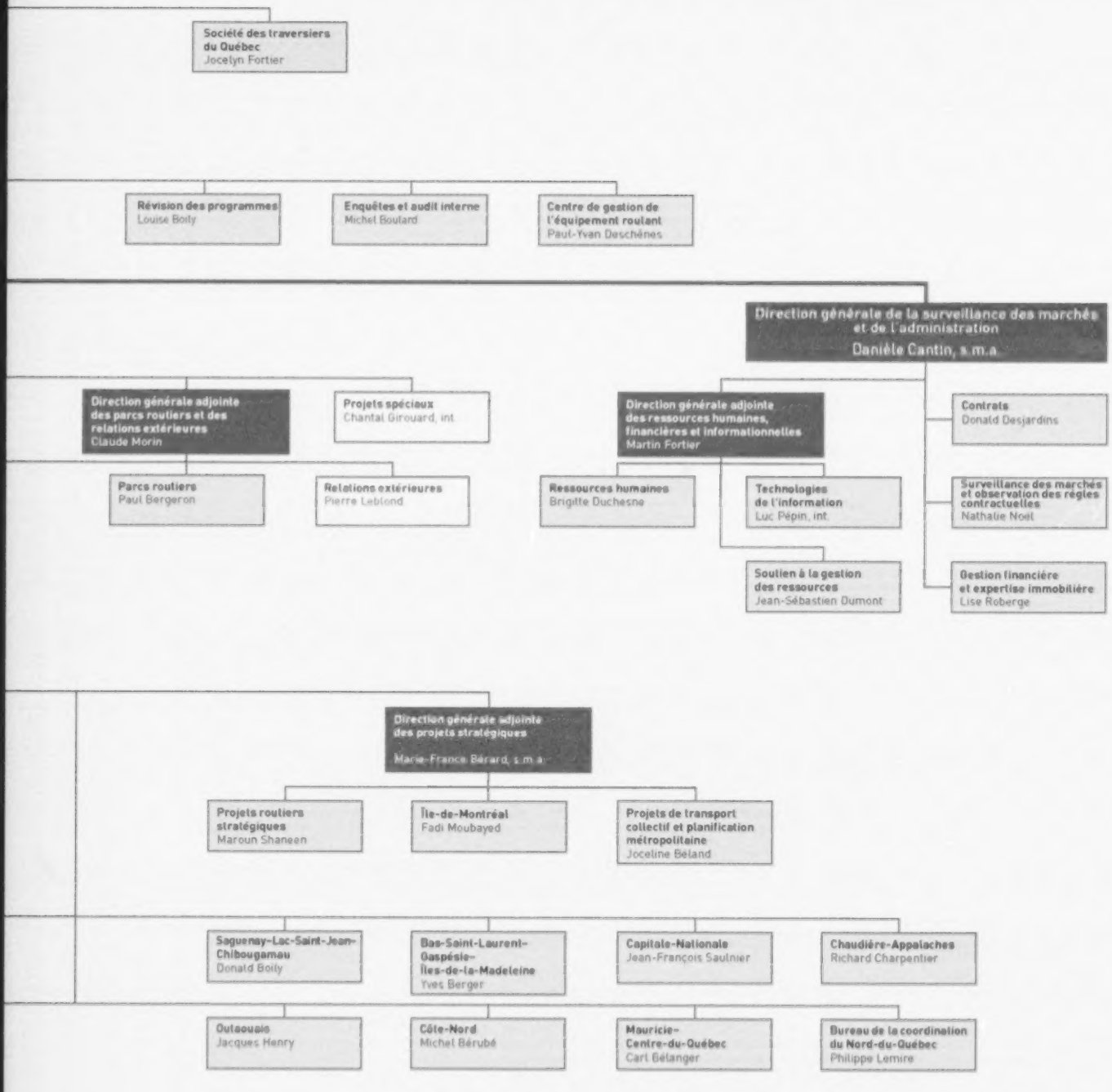
Enfin, quatre organismes et sociétés relèvent directement du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports : la Commission des transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec, la Société des traversiers du Québec et l'Agence métropolitaine de transport. Ces organismes présentent chacun leur propre rapport annuel.

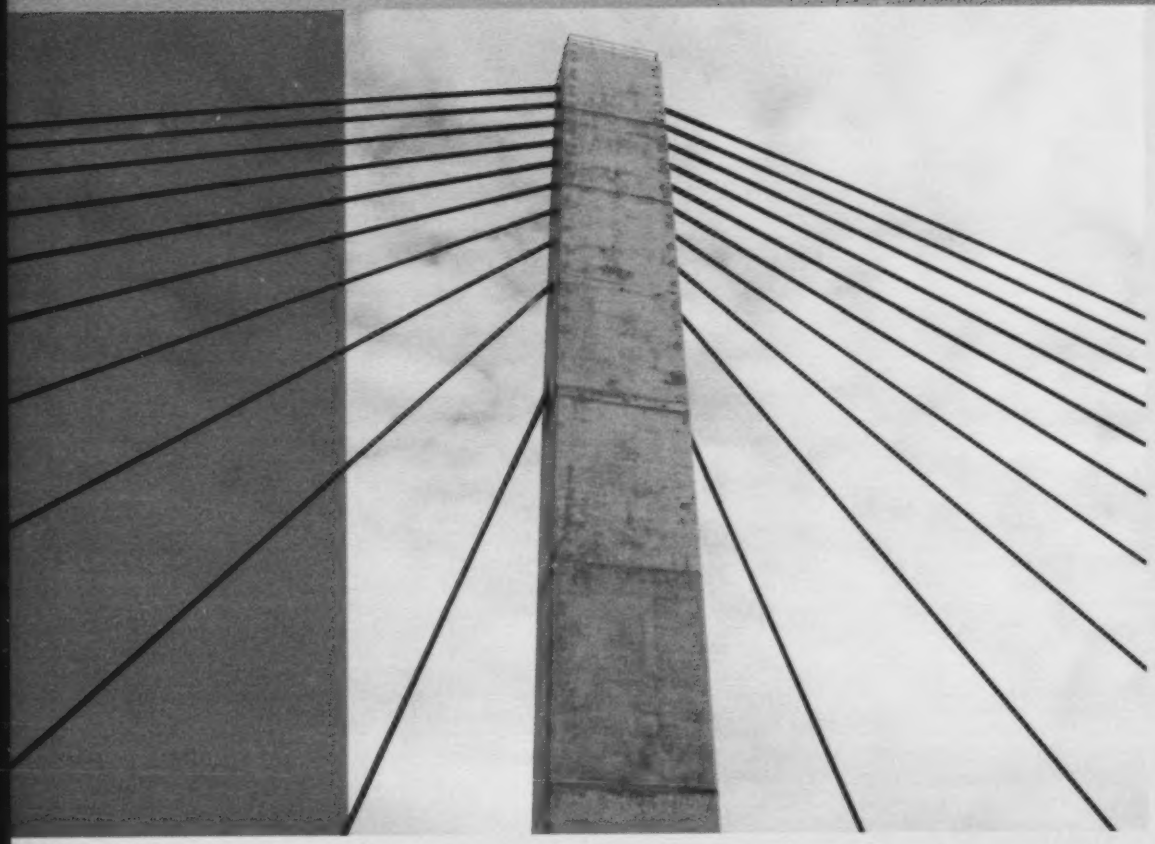


LÉGENDE : Organisme public | Direction | Service

Unité dont une partie du personnel relève du ministère de la Justice ou du ministère du Conseil exécutif

ORGANIGRAMME AU 31 MARS 2016





PARTIE 2

LES RESSOURCES

PARTIE 2

LES RESSOURCES

2.1 LES RESSOURCES HUMAINES

Une main-d'œuvre compétente et diversifiée met ses aptitudes au service du Ministère et de la population.
Source : Photothèque du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

LA PRÉSENTATION DE L'EFFECTIF

Le Ministère peut compter sur un important effectif régulier[3] et occasionnel composé d'employés qui mettent leurs compétences et leurs habiletés au service de la population québécoise. L'effectif régulier moyen en poste au Ministère au cours de l'année 2015-2016 s'élève à 4 950 employés, soit 37 % de femmes et 63 % d'hommes. Du côté des employés occasionnels, l'effectif moyen s'élève à 1 222 personnes, dont 14 % de femmes et 86 % d'hommes.

Le Ministère poursuit ses efforts de renforcement des effectifs pour maintenir et développer l'expertise interne dans certains domaines, tout en s'assurant de respecter ses cibles.

D'autre part, le Fonds aérien a été créé le 1er janvier 2016 et les activités du Service aérien gouvernemental ont été intégrées à celles du Ministère. Les données du Fonds aérien sont présentées séparément de celles du Ministère[4].

Une section du rapport annuel présente la reddition de comptes du Centre de gestion de l'équipement roulant. Le lecteur est invité à consulter cette partie pour prendre connaissance des données 2015-2016 concernant les ressources humaines de cette unité autonome de service[5].

3. Lorsqu'il est utilisé avec les mots « personnel », « effectif » ou « employé », l'adjectif « régulier » désigne le personnel permanent et temporaire.
4. Le lecteur est invité à consulter les rapports annuels de gestion 2014-2015 et 2015-2016 du Centre de services partagés du Québec pour obtenir les données de l'exercice financier 2014-2015 ainsi que celles de la période allant du 1er avril au 31 décembre 2015.
5. L'effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant est exclu des données présentées dans cette partie du rapport.

EFFECTIF MOYEN PAR TERRITOIRE DE TRAVAIL AU MINISTÈRE

	2014-2015			2015-2016		
TERRITOIRE DE TRAVAIL	RÉGULIER	OCCASIONNEL[a]	TOTAL	RÉGULIER	OCCASIONNEL[a]	TOTAL
Abitibi-Témiscamingue	185	84	269	216	78	294
Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	383	187	570	368	184	552
Bureaux centraux de Québec	1 396	83	1 479	1 381	49	1 430
Bureaux centraux de Montréal	232	14	246	220	5	225
Capitale-Nationale	359	65	424	340	60	400
Chaudière-Appalaches	294	95	389	269	93	362
Côte-Nord	212	62	274	210	58	268
Estrie	209	59	268	193	59	252
Est-de-la-Montérégie	239	80	319	218	69	287
Île-de-Montréal	317	121	438	293	126	419
Laurentides-Lanaudière	252	100	352	257	91	348
Laval–Mille-Îles	158	58	216	147	52	199
Mauricie–Centre-du-Québec	239	117	356	234	112	346
Ouest-de-la-Montérégie	235	68	303	222	61	283
Outaouais	177	67	244	170	57	227
Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	216	82	298	212	68	280
TOTAL	5 103	1 342	6 445	4 950	1 222	6 172

a Cette donnée correspond au nombre moyen de personnes ayant occupé un emploi occasionnel au cours de l'année, à l'exception des stagiaires et des étudiants.

EFFECTIF MOYEN PAR CATÉGORIE D'EMPLOI AU MINISTÈRE

	EFFECTIF 2014-2015			EFFECTIF 2015-2016			
CATÉGORIE D'EMPLOI	RÉGULIER	OCCASIONNEL[a]	TOTAL	RÉGULIER	OCCASIONNEL[a]	TOTAL	VARIATION (%)
Personnel d'encadrement	292	–	292	294	–	294	0,7 %
Professionnels	969	50	1 019	909	23	932	-8,5 %
Ingénieurs	830	10	840	871	4	875	4,2 %
Techniciens des travaux publics	958	46	1 004	969	25	994	-1,0 %
Personnel de soutien et technique	1 154	238	1 392	1 074	175	1 249	-10,3 %
Ouvriers	900	998	1 898	833	995	1 828	-3,7 %
TOTAL	5 103	1 342	6 445	4 950	1 222	6 172	-4,2 %

a Cette donnée correspond au nombre moyen de personnes ayant occupé un emploi occasionnel au cours de l'année, à l'exception des stagiaires et des étudiants.

Tel que mentionné à la section 4.10 du présent rapport, le Ministère a été tenu, en 2015-2016, de résorber sa consommation d'équivalents temps complet. Différentes actions ont été réalisées et celles-ci ont entraîné une diminution de l'effectif moyen de 273. Au cours de l'exercice financier 2015-2016, les efforts de recrutement ont été davantage associés aux catégories d'emploi liées à la mission du Ministère, dont les ingénieurs et les techniciens des travaux publics. Le Ministère a veillé à la préservation des emplois réguliers.

EFFECTIF AU 31 MARS 2016, PAR CATÉGORIE D'EMPLOI, AU FONDS AÉRIEN

	EFFECTIF 2015-2016		
CATÉGORIE D'EMPLOI	RÉGULIER	OCCASIONNEL[a]	TOTAL
Personnel d'encadrement	7	–	7
Professionnels	16	–	16
Personnel de soutien et technique	136	43	179
Ouvriers	–	2	2
TOTAL	159	45	204[b]

a Cette donnée correspond au nombre moyen de personnes ayant occupé un emploi occasionnel au cours de l'année, à l'exception des stagiaires et des étudiants.
b Sur les 204 employés relevant du Fonds aérien, 17 % sont des femmes.

L'AJOUT D'EFFECTIF

Le 18 octobre 2011, le Conseil du trésor a autorisé, à compter de l'exercice 2012-2013, l'ajout graduel d'un maximum de 970 équivalents temps complet afin de soutenir le Ministère dans sa volonté de rehausser son expertise, de prévenir et de détecter la collusion, et de rendre imputables les entreprises avec lesquelles il est engagé sur une base contractuelle. Du 1er avril 2015 au 31 mars 2016, le Ministère a procédé à l'affectation de 32 employés dans le contexte de la mise en œuvre des actions concertées pour renforcer la lutte contre la collusion et la corruption. L'affectation cumulative depuis le 1er avril 2012 est donc de 613 employés.

LA FORMATION ET LE PERFECTIONNEMENT DU PERSONNEL

Le Ministère a investi 2,9 millions de dollars en activités de formation et de perfectionnement au cours de l'exercice 2015-2016. Ce montant inclut les coûts des ressources externes, les frais de déplacement et de séjour des employés ainsi que les salaires. Le bilan de la formation totalise 9 964 jours de formation, ce qui représente une moyenne de 1,6 jour de formation par personne.

La diminution d'environ 0,7 million de dollars en frais de formation par rapport aux investissements réalisés l'année précédente est liée aux mesures de contrôle des dépenses visant à assurer une gestion rigoureuse des fonds publics. Le Ministère continue de répondre aux exigences de la Loi favorisant le développement et la reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre. En effet, le Ministère respecte la norme du 1 % de la masse salariale consacré à des dépenses de formation admissibles. De plus, il donne la priorité au maintien des activités de formation concernant sa mission, de même qu'au génie.

Le Fonds aérien a investi 0,3 million de dollars en activités de formation et de perfectionnement pour la période du 1er janvier au 31 mars 2016. Ce montant inclut les coûts des ressources externes, les frais de déplacement et de séjour des employés ainsi que les salaires. Le bilan de la formation totalise 144 jours de formation, ce qui représente une moyenne de 0,7 jour de formation par personne.

Les tableaux suivants présentent les ressources financières consacrées à la formation du personnel et le nombre de jours par personne par catégorie d'emploi.

SOMMES CONSACRÉES À LA FORMATION ET AU PERFECTIONNEMENT SELON LE DOMAINE D'EXPERTISE AU MINISTÈRE[a]

DOMAINE D'EXPERTISE	2013-2014 ($)	2014-2015 ($)
Administration[b]	464 150	352 730
Informatique et bureautique	380 878	249 808
Transports	230 980	204 078
Génie	1 024 039	960 523
Formation à la tâche du personnel ouvrier	398 316	216 909
Santé et sécurité au travail	459 968	430 585
Communication	73 508	23 524
Habiletés de gestion	456 978	290 960
Autres (égalité en emploi, retraite, sécurité civile)	148 727	128 278
TOTAL	3 637 544	2 857 395

a Les coûts de formation excluent ceux engagés pour les étudiants et les stagiaires.
b Cette catégorie inclut notamment les activités de formation associées à la protection de l'intégrité des contrats publics et les activités de formation à l'éthique.

ACTIVITÉS DE FORMATION ET DE PERFECTIONNEMENT PAR CATÉGORIE D'EMPLOI AU MINISTÈRE

	EFFECTIF MOYEN		COÛT DE LA FORMATION ($)		MOYENNE DE JOURS DE FORMATION PAR PERSONNE	
CATÉGORIE D'EMPLOI	2014-2015	2015-2016	2014-2015	2015-2016	2014-2015	2015-2016
Personnel d'encadrement	292	294	392 256	328 624	3,0	2,3
Professionnels	1 019	932	577 156	368 015	1,5	1,1
Ingénieurs	840	875	856 910	836 716	2,9	2,7
Techniciens des travaux publics	1 004	994	715 493	528 899	2,7	2,1
Personnel de soutien et technique	1 392	1 249	365 298	261 927	1,1	0,9
Ouvriers	1 898	1 828	730 431	533 214	1,8	1,4
TOTAL	6 445	6 172	3 637 544	2 857 395	1,9	1,6

SOMMES CONSACRÉES À LA FORMATION ET AU PERFECTIONNEMENT AU FONDS AÉRIEN[a]

	2015-2016 ($)
Activités de formation et de perfectionnement	330 627

a Les données fournies sont le résultat d'un exercice de compilation des deux systèmes à la disposition du Fonds aérien, soit SAGIR et Britelynx. Ces systèmes ne permettent pas de faire la ventilation des données par domaine d'expertise ou par catégorie d'emploi.

LES DÉPARTS À LA RETRAITE ET LES DÉPARTS VOLONTAIRES

En 2015-2016, le nombre de départs à la retraite correspond à 5,5 % de l'effectif, soit 270 départs pour 4 950 employés réguliers (effectif moyen).

NOMBRE DE DÉPARTS À LA RETRAITE PAR TERRITOIRE DE TRAVAIL, PERSONNEL RÉGULIER DU MINISTÈRE

TERRITOIRE DE TRAVAIL	2014-2015	2015-2016
Abitibi-Témiscamingue	5	21
Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	17	23
Bureaux centraux Québec	39	46
Bureaux centraux Montréal	7	6
Capitale-Nationale	21	18
Chaudière-Appalaches	18	18
Côte-Nord	5	7
Estrie	12	19
Est-de-la-Montérégie	7	18
Île-de-Montréal	7	10
Laurentides-Lanaudière	7	13
Laval–Mille-Îles	4	7
Mauricie–Centre-du-Québec	7	24
Ouest-de-la-Montérégie	5	10
Outaouais	5	14
Saguenay–Lac-St-Jean–Chibougamau	5	16
TOTAL	171	270

NOMBRE DE DÉPARTS À LA RETRAITE PAR CATÉGORIE D'EMPLOI, PERSONNEL RÉGULIER DU MINISTÈRE

CATÉGORIE	2014-2015	2015-2016
Personnel d'encadrement	14	19
Ingénieurs	10	17
Professionnels	24	35
Techniciens des travaux publics	18	24
Personnel de soutien et technique	54	56
Ouvriers	51	119
TOTAL	171	270

NOMBRE DE DÉPARTS À LA RETRAITE DU PERSONNEL RÉGULIER DU FONDS AÉRIEN

Pour la période du 1er janvier au 31 mars 2016, un seul employé du Fonds aérien a pris sa retraite. Cela correspond à 0,6 % de l'effectif régulier en place au 31 mars 2016, soit 159.

NOMBRE DE DÉPARTS VOLONTAIRES PAR CATÉGORIE D'EMPLOI EN 2015-2016, PERSONNEL RÉGULIER DU MINISTÈRE

CATÉGORIE	RETRAITE	DÉMISSION	MUTATION	TOTAL
Personnel d'encadrement	19	–	9	28
Ingénieurs	17	16	1	34
Professionnels	35	8	83	126
Techniciens des travaux publics	24	20	–	44
Personnel de soutien et technique	56	9	73	138
Ouvriers	119	7	–	126
TOTAL	270	60	166	496

Le taux de roulement du Ministère pour l'année 2015-2016 est de 10 %, tandis que celui mesuré pour 2014-2015 était de 6,6 %. La variation s'explique en partie par le nombre plus élevé de départs à la retraite au cours du dernier exercice financier.

LES BONIS AU RENDEMENT ACCORDÉS AU PERSONNEL D'ENCADREMENT EN 2015-2016

Le Ministère n'a versé aucun boni au rendement au personnel d'encadrement, en 2015-2016.

2.2 LES RESSOURCES FINANCIÈRES

LES BUDGETS ET LES PROGRAMMES DU MINISTÈRE

Le budget de dépenses du Ministère couvre les dépenses courantes et la portion des investissements à long terme (amortissement) imputable à l'exercice en cours. Pour l'exercice financier 2015-2016, le budget de dépenses du Ministère a été établi à 656,2 millions de dollars, alors que celui relatif aux investissements se chiffrait à 54,1 millions de dollars. Le budget d'investissements permet au Ministère d'acquérir divers biens dont la durée de vie s'étend sur plusieurs années, principalement des infrastructures autres que routières ainsi que des équipements et systèmes informatiques capitalisables.

Ces sommes sont réparties entre les deux programmes courants de la façon suivante :

BUDGET, DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU MINISTÈRE (000 $)

	BUDGET 2015-2016[a]	MONTANTS RÉELS 2015-2016[b]	MONTANTS RÉELS 2014-2015
Budget de dépenses			
01 – Infrastructures et systèmes de transport	590 923,3	596 469,5	595 916,9
01 – Transport terrestre	469 039,8	460 742,9	472 590,0
02 – Transport maritime	102 360,1	103 655,3	95 132,6
03 – Transport aérien	7 939,5	20 682,8	16 601,3
04 – Commission des transports du Québec[c]	11 583,9	11 388,5	11 593,0
02 – Administration et services corporatifs	65 262,1	58 467,5	65 652,4
01 – Direction	9 442,2	8 665,0	9 744,7
02 – Services corporatifs	48 205,9	43 434,5	48 924,4
03 – Planification, recherche et développement	7 614,0	6 368,0	6 983,3
TOTAL	656 185,4	654 937,0	661 569,3
Budget d'investissements			
01 – Infrastructures et systèmes de transport	47 387,2	33 714,3	29 453,0
01 – Transport terrestre	11 612,2	6 733,4	7 967,0
02 – Transport maritime	1 277,2	69,1	89,0
03 – Transport aérien	34 051,8	26 851,4	21 372,0
04 – Commission des transports du Québec[c]	446,0	60,4	25,0
02 – Administration et services corporatifs	6 712,8	4 076,3	3 688,0
01 – Direction	15,9	4,6	10,0
02 – Services corporatifs	6 671,0	4 069,6	3 659,0
03 – Planification, recherche et développement	25,9	2,1	19,0
TOTAL	54 100,0	37 790,6	33 141,0

a Budget de dépenses 2015-2016, voté par l'Assemblée nationale en mars 2015. Ne tient pas compte des transferts budgétaires autorisés par la réglementation en cours d'exercice.

b Données préliminaires au 21 juin 2016. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

c La Commission des transports du Québec présente un rapport annuel de gestion distinct.

Globalement, les dépenses réalisées au cours de l'exercice financier 2015-2016 ont été sensiblement les mêmes que celles de l'exercice précédent. Les principales variations sont attribuables à des économies réalisées en viabilité hivernale dues à un hiver clément et à la baisse du coût du carburant, ainsi qu'à l'augmentation de la subvention versée à la Société des traversiers du Québec.

En ce qui concerne le niveau de dépenses de l'exercice financier 2015-2016, il correspond assez bien au budget voté par l'Assemblée nationale. Par ailleurs, on constate que la dépense relative à l'élément « Transport aérien », du programme « Infrastructure et système de transport », a connu une hausse par rapport au budget. Celle-ci est d'abord attribuable au reclassement de la dépense d'amortissement pour les infrastructures aéroportuaires, alors que ce budget était auparavant sous l'affectation de l'élément « Transport terrestre ». La réalisation de la seconde phase de l'agrandissement de l'aéroport de Québec explique également cette hausse.

LES REVENUS DU MINISTÈRE

Les revenus du Ministère se chiffrent à 42,2 millions de dollars. Le tableau suivant établit une comparaison des revenus ministériels pour les deux dernières années financières.

REVENUS DU MINISTÈRE (000 $)[a]

	MONTANTS RÉELS 2015-2016[b]	MONTANTS RÉELS 2014-2015
Droits et permis[c]	33 559,0	33 238,0
Revenus divers	961,8	589,2
Ventes de terrains et bâtisses	54,2	(291,4)
Location de terrains et bâtisses	798,0	660,5
Autres	109,6	220,1
Intérêts	–	3,6
Amendes, pénalités et autres	904,6	833,9
Alcofrein[c]	903,7	735,3
Autres[d]	0,9	98,6
Recouvrements[e]	6 764,9	2 566,1
Transferts du gouvernement du Canada	–	246,9
TOTAL – REVENUS	42 190,3	37 477,7

a L'ensemble de ces sommes sont versées au Fonds consolidé du revenu. Exclut les revenus de la Commission des transports du Québec.
b Données préliminaires au 21 juin 2016. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.
c Ces revenus sont perçus par la Société de l'assurance automobile du Québec pour le compte du Ministère.
d Il s'agit de sommes perçues en cas d'inexécutions ou de non-respect de contrats et de frais facturés pour des chèques retournés.
e Les recouvrements découlent d'ajustements des dépenses pour des années antérieures ainsi que de facturation pour des dommages causés à la propriété du Ministère.

La variation de 4,7 millions de dollars constatée entre les revenus des exercices financiers 2015-2016 et 2014-2015 est principalement attribuable à l'augmentation du poste « Recouvrements ». En effet, un reclassement a été effectué afin que les revenus provenant du Fonds de stimulation de l'infrastructure, découlant du Plan d'action économique du Canada, soient inscrits adéquatement dans le compte à fin déterminée du Ministère.

LES COMPTES À FIN DÉTERMINÉE

Pour l'exercice financier 2015-2016, le Ministère a disposé d'une somme de 12,8 millions de dollars provenant du gouvernement fédéral, pour le versement de subventions pour venir en aide aux infrastructures ferroviaires d'intérêt local.

L'ÉTAT DES RÉSULTATS DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE

Les revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre sont affectés au financement :

- → des services de transport en commun des organismes publics ;
- → de la construction et de l'exploitation d'infrastructures routières et d'infrastructures de transport en commun ;
- → des autres activités reliées à l'offre de biens et services au sein du réseau de parcs routiers ainsi que de l'ensemble des opérations relatives à la conception, à la mise en œuvre, à la gestion et aux activités de ce réseau ;
- → des frais de fonctionnement des services de transport en commun des conseils intermunicipaux de transport, des organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun, des conseils régionaux de transport et des régies intermunicipales ;
- → des services de transport par traversier permettant la liaison entre la Municipalité de Baie-Sainte-Catherine et le Village de Tadoussac ;
- → des programmes d'aide financière qui sont destinés aux fins prévues à l'article 46.16 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) et qui favorisent le développement et l'utilisation du transport en commun des personnes ou le développement et l'utilisation de modes de transport de personnes, à l'exception du véhicule de promenade dont le seul occupant est le conducteur ;
- → des programmes d'aide financière dédiés aux véhicules hors route.

REVENUS ET DÉPENSES DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE (000 $)

	MONTANTS RÉELS 2015-2016[a]	MONTANTS RÉELS 2014-2015
Revenus		
Droits et permis		
Droits et permis — véhicules automobiles[b]	792 636,8	771 218,5
Droits et permis — conducteurs et chauffeurs	96 098,9	94 594,5
Droits et permis — véhicules hors route	15 412,4	15 379,6
Contribution des automobilistes au transport en commun	82 647,0	81 764,1
Taxe sur les carburants	2 175 965,9	2 105 620,7
Contribution — gouvernement du Québec	269 699,6	151 388,3
Contribution — gouvernement du Canada	52 750,8	75 192,3
Contribution — autres partenaires	–	–
Partenariat routier	92 378,8	80 237,7
Parcs routiers	2 281,6	2 336,9
Autres revenus	36 444,7	178 783,0
TOTAL – REVENUS	3 616 316,5	3 556 515,6

a Données préliminaires au 21 juin 2016. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

b Excluant les revenus sur les droits d'immatriculation pour les véhicules hors route et la portion des revenus des droits perçus par la Société de l'assurance automobile du Québec pour financer le contrôle routier et une partie des dépenses relatives à la gestion de l'accès au réseau routier.

	MONTANTS RÉELS 2015-2016[a]	MONTANTS RÉELS 2014-2015
Dépenses		
Traitement et avantages sociaux	224 534,7	225 540,2
Fonctionnement	376 251,8	354 858,3
Amortissement des immobilisations corporelles	1 120 302,9	1 064 624,1
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	497,2	1 606,1
Frais financiers	681 796,0	744 607,2
Créances douteuses	4 254,4	2 483,5
Subventions	1 002 445,4	803 715,3
TOTAL – DÉPENSES	3 410 082,4	3 197 434,7
SURPLUS DE L'EXERCICE	206 234,1	359 080,9

a Données préliminaires au 21 juin 2016. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

b Excluant les revenus sur les droits d'immatriculation pour les véhicules hors route et la portion des revenus des droits perçus par la Société de l'assurance automobile du Québec pour financer le contrôle routier et une partie des dépenses relatives à la gestion de l'accès au réseau routier.

Les revenus de l'exercice financier 2015-2016 ont subi une hausse de près de 60 millions de dollars par rapport à l'exercice financier précédent. Cette augmentation est en partie liée à une plus grande contribution du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, ainsi qu'à l'augmentation des revenus provenant de la taxe sur les carburants.

Pour ce qui est des dépenses de l'exercice courant, elles affichent une augmentation de plus de 212 millions de dollars. Celle-ci est principalement due à l'attribution de subventions pour le transport collectif, pour la qualité de l'environnement et pour la voirie locale.

La mission du Fonds des réseaux de transport terrestre comporte 5 champs d'activité concrets pour lesquels l'ensemble des ressources est dédié. Le tableau suivant présente l'ensemble des dépenses 2015-2016.

RÉPARTITION DES DÉPENSES DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE PAR CHAMP D'ACTIVITÉ (000 $)

	BUDGET[a] 2015-2016	MONTANTS RÉELS 2015-2016[b]	MONTANTS RÉELS 2014-2015
Réseau routier	2 418 083,2	2 390 918,4	2 307 244,7
Transport collectif et alternatif	858 159,9	815 483,4	685 780,0
Parcs routiers	18 302,5	9 194,3	10 825,2
Infrastructures en partenariats	167 314,3	179 120,3	170 827,6
Véhicules hors route	18 438,5	15 366,0	22 757,1
TOTAL	3 480 298.4	3 410 082,4	3 197 434,6

a Budget des fonds spéciaux 2015-2016.

b Données préliminaires au 21 juin 2016. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

Dans l'ensemble, le budget du Fonds des réseaux de transport terrestre a été respecté. Toutefois, un léger dépassement a été constaté pour le champ d'activité « Infrastructures en partenariats », en raison d'un achalandage sensiblement plus élevé que prévu.

Tel que mentionné précédemment, les dépenses du champ « Transport collectif et alternatif » ont augmenté d'environ 130 millions de dollars comparativement à l'exercice précédent. Cette augmentation résulte notamment d'une volonté gouvernementale visant à régulariser la situation budgétaire de l'Agence métropolitaine de transport.

LES DÉPENSES ET LES INVESTISSEMENTS DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE – SECTEUR TRAVAUX ROUTIERS

LE SECTEUR TRAVAUX ROUTIERS

En vertu du Plan québécois des infrastructures 2015-2025, le Fonds des réseaux de transport terrestre a reçu l'autorisation de réaliser des dépenses et des investissements sur le réseau routier de l'ordre de 2,3 milliards de dollars pour l'exercice financier 2015-2016. Des contributions de 88,9 millions de dollars se sont ajoutées en cours d'exercice, ce qui porte les investissements totaux autorisés à 2,4 milliards de dollars. Les résultats finaux font état de dépenses et d'investissements totalisant 2,1 milliards de dollars, ce qui inclut les contributions des partenaires.

DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE – SECTEUR TRAVAUX ROUTIER (000 $)[a]

TRAVAUX ROUTIERS	MONTANTS RÉELS 2015-2016[b]	MONTANTS RÉELS 2014-2015
Conservation des chaussées	511 300,7	548 952,7
Conservation des structures supérieures	849 777,4	724 392,0
Conservation des structures locales	103 196,3	111 494,1
Amélioration du réseau routier	215 058,5	178 790,6
Développement du réseau routier	267 753,4	397 833,7
SOUS-TOTAL	1 947 086,3	1 961 463,1
Planification et frais généraux	130 889,5	139 304,2
TOTAL – SECTEUR TRAVAUX ROUTIERS	2 077 975,8	2 100 767,3
Capitalisé (axes routiers)	1 876 329,7	1 900 026,3
Fonctionnement (axes routiers, planification et frais généraux)	201 646,1	200 741,0

a Les données présentées n'incluent pas les dépenses d'amortissement et de financement à long terme.
b Données préliminaires au 21 juin 2016. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

Les sommes investies en 2015-2016 sont sensiblement les mêmes que celles investies lors de l'exercice précédent. Par ailleurs, le Fonds des réseaux de transport terrestre a consacré plus de ressources en conservation des structures supérieures, notamment au regard des travaux réalisés dans le cadre du projet Turcot.

Les coûts de ces investissements sont financés à même les revenus provenant des droits sur les permis de conduire et sur les immatriculations, des taxes sur les carburants et des partenariats public-privé.

LES AUTRES SECTEURS

La mission du Fonds des réseaux de transport terrestre porte également sur les activités d'entretien des routes visant leur maintien en état, l'aide au transport collectif, les activités des parcs routiers, l'aide aux municipalités dans le cadre des contributions des automobilistes au transport collectif et l'aide pour les réseaux de véhicules hors route. Le tableau suivant présente les sommes affectées à ces diverses activités.

DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE – AUTRES SECTEURS (000 $) [a]

AUTRES SECTEURS	MONTANTS RÉELS 2015-2016 [b]	MONTANTS RÉELS 2014-2015
Entretien du réseau routier	577 154,3	474 671,1
Transport collectif et alternatif	815 458,0	685 786,0
Parcs routiers	6 099,9	8 606,9
Véhicules hors route	15 362,4	22 758,0
TOTAL – AUTRES SECTEURS	1 414 074,6	1 191 822,0

a Les données présentées n'incluent pas les dépenses d'amortissement et de financement à long terme.
b Données préliminaires au 21 juin 2016. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

La croissance des dépenses au chapitre de l'entretien du réseau routier provient principalement de la modification au calendrier de versement de l'aide au réseau municipal ainsi que de l'augmentation de l'achalandage des infrastructures en partenariat. L'augmentation au niveau du transport collectif et alternatif se traduit, là aussi, par l'effet d'une modification au calendrier de versement des programmes d'aide, ainsi que par une hausse des demandes d'aide des organismes de transport collectif. Au regard des véhicules hors route, la diminution résulte du fait qu'un rattrapage ponctuel a été réalisé au cours de l'exercice financier 2014-2015 pour les différents volets de ces programmes.

Ces activités sont financées par les revenus provenant des droits d'immatriculation, des taxes sur les carburants, des partenariats public-privé, mais aussi par les contributions des automobilistes au transport collectif et les contributions des propriétaires de véhicules hors route pour l'aide aux réseaux de motoneiges et de véhicules tout-terrain.

LES DÉPENSES AFFECTÉES AU PLAN D'ACTION 2013-2020 SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES – FONDS VERT

En vertu de l'Entente administrative relative à la mise en œuvre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques du gouvernement du Québec, il a été convenu que des sommes du Fonds vert soient spécifiquement versées au Fonds des réseaux de transport terrestre. Cette Entente vise à soutenir le développement et la promotion du transport collectif et alternatif à l'automobile, en milieu urbain et en régions, ainsi qu'à soutenir des projets de démonstration en électrification des transports collectifs. Ces mesures permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de contribuer à la lutte aux changements climatiques.

Au cours de l'exercice financier 2015-2016, le Fonds des réseaux de transport terrestre a encaissé une somme de 244,4 millions de dollars en provenance du Fonds vert. En contrepartie, des dépenses admissibles totalisant 280,8 millions de dollars ont été réalisées au cours de l'exercice financier 2015-2016.

DÉPENSES ADMISSIBLES DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE, EN VERTU DU PLAN D'ACTION 2013-2020 SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (000 $)

	MONTANTS RÉELS
	2015-2016[a]
Programme d'aide au développement du transport collectif	181 932,6
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes	89 700,0
Véloce II	6 977,0
Autres	2 227,5
TOTAL	280 837,1

a Données préliminaires au 21 juin 2016. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

En 2015-2016, des dépenses de 181,9 millions de dollars du Programme d'aide au développement du transport collectif ont été associées au Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. Les actions de ce programme visent tout particulièrement à favoriser une utilisation accrue du transport collectif et alternatif au voiturage en solo afin, notamment, de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Tout au long de l'exercice financier 2015-2016, le Fonds des réseaux de transport terrestre a dépensé plus de 450,5 millions de dollars aux fins du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. De ce montant, 89,7 millions de dollars ont été associés aux dépenses du Fonds vert puisqu'ils ont une incidence directe sur les gaz à effet de serre, tel que :

- → Le remplacement des véhicules diesel par des véhicules hybrides ;
- → Les mesures préférentielles pour autobus (voies réservées, feux prioritaires, etc.) ;
- → Les stationnements d'incitation ;
- → La hausse du parc d'autobus et du nombre de parcours ;
- → Les projets de développement.

Les autres dépenses associées au Fonds vert concernent les mesures d'aide entourant le développement des transports actifs dans les périmètres urbains, ainsi que le soutien à un projet de démonstration en électrification des transports collectifs.

LE FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Fonds de la sécurité routière a été constitué en vertu du paragraphe 1.1 de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports. Il est affecté exclusivement au financement de mesures ou de programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route. Le Fonds a été constitué le 3 septembre 2008 avec l'introduction du projet pilote d'utilisation de cinémomètres photographiques et de systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges[6]. À ce jour, la seule mesure financée par le Fonds couvre l'achat, l'entretien et l'opération des appareils de contrôle automatisé. Le tableau suivant présente, pour les deux derniers exercices, les résultats financiers du Fonds et les investissements, ainsi que les prévisions budgétaires déposées pour 2015-2016.

BUDGET, RÉSULTATS FINANCIERS ET INVESTISSEMENTS DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (000 $)

	BUDGET	MONTANTS RÉELS	MONTANTS RÉELS
	2015-2016	2015-2016[a]	2014-2015
Revenus			
Constats d'infraction	35 824,2	9 084,5	14 847,4
Frais d'émission, de cour et d'exécution	3 792,8	4 123,7	6 521,1
Revenus d'intérêts	–	58,3	93,1
TOTAL – REVENUS	39 617,0	13 266,5	21 461,6

a Données préliminaires au 21 juin 2016. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

6. Afin de faciliter la lecture du document, l'expression « appareils de contrôle automatisé » est utilisée pour désigner globalement les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges.

BUDGET, RÉSULTATS FINANCIERS ET INVESTISSEMENTS DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (000 $) (*suite*)

	BUDGET 2015-2016	MONTANTS RÉELS 2015-2016[a]	MONTANTS RÉELS 2014-2015
Dépenses			
Coordination et mise en œuvre	6 109,2	2 355,0	1 628,8
Activités policières	8 437,6	4 072,6	2 484,4
Ministère de la Justice et Directeur des poursuites criminelles et pénales	12 329,9	4 549,6	4 423,4
Exploitation et entretien des équipements et des sites	5 740,0	3 004,8	2 209,5
TOTAL – DÉPENSES	32 616,7	13 982,0	10 746,1
Excédent (déficit) de l'exercice	7 000,3	(715,5)	10 715,5
Excédent accumulé au début de l'exercice	–	29 623,4	18 907,9
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	–	28 907,9	29 623,4
Investissements			
Acquisition de nouveaux équipements	12 878,5	5 997,9	264,0

a Données préliminaires au 21 juin 2016. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

En 2015-2016, le Fonds de la sécurité routière a enregistré des revenus de 13,3 millions de dollars, provenant principalement de l'émission de constats d'infraction et des frais administratifs afférents (frais d'émission des constats, frais de cour et frais d'exécution). Pour la même période, les dépenses du Fonds se sont élevées à près de 14 millions de dollars et le déficit est de 0,7 million de dollars. L'acquisition et l'installation de nouveaux appareils de contrôle automatisé ont entraîné des coûts pour le Fonds[7].

LES ÉCARTS ENTRE LES PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES ET LES RÉSULTATS RÉELS

L'écart entre les prévisions de revenus et les revenus réels s'explique principalement ainsi :

→ En raison de la mise en service plus complexe et plus longue que prévu, seuls 25 appareils, sur une possibilité de 51, ont été mis en fonction, tandis que le nombre de mois d'opération a été restreint. Par conséquent, moins de constats d'infraction ont été signifiés, limitant ainsi les revenus qui y sont associés.

→ Un plus petit nombre de chantiers routiers surveillés en 2015-2016 et une période de surveillance plus courte que celle qui avait été anticipée ont entraîné un nombre moins élevé de constats signifiés. Considérant que le montant est doublé lors d'infractions commises dans des zones de chantier routier, ces situations ont creusé l'écart entre les revenus prévus et les revenus réels et expliquent notamment la diminution de près de 40 % des revenus comparativement à ceux enregistrés au cours de l'année précédente.

Les écarts entre les prévisions de dépenses et les dépenses réelles sont principalement attribuables au fait que le modèle prévisionnel utilisé se base sur un coût unitaire moyen pour le traitement des dossiers générés par le recours aux appareils de contrôle automatisé, et ce, autant au Centre de traitement de la preuve, au ministère de la Justice (y compris au Bureau des infractions et amendes) et au Directeur des poursuites criminelles et pénales. Or, en 2015-2016, le nombre de constats signifiés enregistré a été moins élevé que celui qui était anticipé, de sorte que les coûts de traitement des dossiers ont été moins importants que prévu.

7. Le lecteur est invité à consulter la partie 3 du présent rapport, « Les résultats », sous l'indicateur « Nombre d'appareils de contrôle automatisé en fonction », pour obtenir plus d'informations sur l'acquisition et sur l'implantation de ces appareils en 2015-2016.

L'AUGMENTATION DES DÉPENSES EN 2015-2016

Pour l'exercice 2015-2016, on observe une augmentation de 30 % des dépenses comparativement à celles enregistrées l'année précédente. Les dépenses supplémentaires sont principalement attribuables :

- → aux ressources policières nécessaires pour assurer le fonctionnement des nouveaux appareils mobiles ;
- → à une importante campagne de communication, tenue à l'automne, afin d'informer la population de la mise en service des nouveaux appareils et des sites de déploiement.

L'ÉCART ENTRE LE BUDGET ET LES INVESTISSEMENTS

En raison des délais de livraison et d'entrée en service des nouveaux appareils de contrôle automatisé, le Fonds de la sécurité routière n'a déboursé que 47 % de la somme prévue pour leur acquisition au cours de l'exercice financier 2015-2016.

LE FONDS AÉRIEN

Le Fonds aérien a été constitué le 1er janvier 2016 à la suite de l'ajout de l'alinéa 2.1 à l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports. Le Service aérien gouvernemental soutient, à titre de partenaire, les ministères et les organismes du gouvernement du Québec jour et nuit, sept jours sur sept, dans la réalisation de leur mission respective. Il exploite une flotte diversifiée d'une vingtaine d'aéronefs pour assurer, en collaboration avec ces partenaires, une réponse adéquate lors de situations d'urgence ou nécessitant des services aériens spécialisés sur l'ensemble du territoire québécois. Les quatre principales missions du Service sont :

- → Le transport sanitaire aérien, en collaboration avec le ministère de la Santé et des Services sociaux : évacuations aéromédicales d'urgence et vols sanitaires programmés (navettes) ;
- → La lutte contre les incendies de forêt, en collaboration avec la Société de protection des forêts contre le feu au Québec, dans l'ensemble du pays, dans le cadre d'une entente pancanadienne, et ailleurs dans le monde, selon les besoins des différents organismes gouvernementaux ;
- → La surveillance aérienne du territoire, en collaboration avec la Sûreté du Québec ;
- → Le transport des personnes et des marchandises afin de répondre aux besoins de déplacement des membres des équipes ministérielles par le nolisement d'aéronefs du secteur privé.

Le tableau suivant présente les revenus, les dépenses et les investissements pour la période du 1er janvier au 31 mars 2016. Le lecteur est invité à consulter le *Rapport annuel de gestion 2015-2016* du Centre de services partagés du Québec pour obtenir les détails concernant la période du 1er avril au 31 décembre 2015.

REVENUS, DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU FONDS AÉRIEN (000 $)

	MONTANTS RÉELS 2015-2016[a] (3 MOIS)
Revenus	**16 084**
Dépenses	**15 704**
Traitements	4 503
Dépenses de fonctionnement	5 369
Amortissement des immobilisations corporelles	3 242
Réduction de valeur d'un aéronef	1 900
Service de la dette	690
Excédent de l'exercice	**380**
Investissements	**1 129**

a Données préliminaires au 15 juillet 2016. Des ajustements sont susceptibles de survenir à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

Le budget 2015-2016 n'est pas présenté ci-dessus puisque, pour la période de trois mois terminée le 31 mars 2016, aucune prévision budgétaire n'a été entérinée par les autorités du Ministère.

Le Fonds aérien a des ententes de refacturation de l'ensemble de ses coûts, sans plus, auprès de ses trois partenaires principaux[8] pour ce qui est de ses principales missions. En sus de ces missions, le Fonds aérien obtient des revenus autonomes desquels se dégage le bénéfice actuel de 380 000 dollars. La réduction de valeur d'un aéronef est explicable par la diminution de la durée de vie restante de l'avion-hôpital de relève en raison de sa désuétude sur le plan technologique. Il s'explique aussi par l'écart entre la valeur comptable de cet avion et la valeur sur le marché d'un appareil du même type, mais ayant légèrement moins d'heures de vol.

8. Il s'agit du ministère de la Santé et des Services sociaux, de la Société de protection des forêts contre le feu et de la Sûreté du Québec.

LE PLAN ANNUEL DE GESTION DES DÉPENSES 2015-2016

Les choix budgétaires pour l'exercice 2015-2016 sont présentés selon les trois orientations du Plan stratégique 2013-2015 du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

ORIENTATION 1
SOUTENIR DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EFFICACES, DIVERSIFIÉS ET INTÉGRÉS

OBJECTIF 1.1
Accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif

Afin d'accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif, des investissements considérables ont servi au maintien, à l'amélioration et au développement des services de transport collectif.

En 2015-2016, le Ministère et le Fonds des réseaux de transport terrestre ont dépensé les sommes suivantes :

→ 639,1 millions de dollars aux fins de l'aide au transport collectif et alternatif.

- La plus grande partie de cette somme, soit 432,6 millions de dollars, a été consacrée au maintien des infrastructures de transport collectif. Ces investissements ont été effectués dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (425,9 millions de dollars) et du programme de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (6,7 millions de dollars).
- Des dépenses de 24,6 millions de dollars ont été affectées à l'aide au fonctionnement dans le transport collectif des personnes.
- Un montant de 181,9 millions de dollars a été affecté au Programme d'aide au développement du transport collectif.

→ 110,6 millions de dollars aux fins du Programme d'aide en transport adapté.

→ 81,9 millions de dollars aux fins des sociétés de transport collectif ainsi que de l'Agence métropolitaine de transport. Ces sommes proviennent des sources dédiées, soit à même les droits d'immatriculation de 30 dollars perçus auprès des automobilistes résidant sur leur territoire.

→ 68,5 millions de dollars ont été accordés à l'Agence métropolitaine de transport afin de lui permettre d'assurer son équilibre budgétaire pour l'exercice 2015-2016.

Au cours de l'exercice financier courant, le Fonds des réseaux de transport terrestre a encaissé une somme de 244,4 millions de dollars en provenance du Fonds vert. Les dépenses associées à la mise en œuvre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques ont été de 280,8 millions de dollars.

Par ailleurs, en 2015-2016, le Ministère a pris de nouveaux engagements pour un total de 74,7 millions de dollars. Ceux-ci sont liés au programme de la Société de financement des infrastructures locales du Québec pour les immobilisations dans le transport collectif dans le cadre de l'entente concernant le transfert de la taxe fédérale sur l'essence.

OBJECTIF 1.2
Maintenir les infrastructures routières en bon état

Au cours de l'exercice financier 2015-2016, des investissements considérables ont servi à la modernisation, à la réfection et à la préservation des infrastructures routières afin d'en assurer la pérennité et d'en réduire le déficit d'entretien cumulé.

→ Des investissements totalisant 511,3 millions de dollars ont été consacrés à la conservation des chaussées.

→ L'état des structures du réseau supérieur requiert une attention particulière. Ainsi, 849,8 millions de dollars ont été dédiés à leur conservation.

→ La réfection des ponts du réseau routier municipal incombe au Ministère depuis janvier 2008. Ainsi, une somme de 103,2 millions de dollars a été investie dans la réfection de ces derniers, au cours de l'exercice financier 2015-2016.

→ Par ailleurs, l'aide technique et financière au milieu local pour l'entretien et l'amélioration du réseau routier ainsi que pour la réfection des ouvrages d'art municipaux a totalisé 170,8 millions de dollars, notamment par la mise en œuvre de programmes d'aide à la voirie locale, financés par le Fonds des réseaux de transport terrestre.

OBJECTIF 1.3

Soutenir la complémentarité et l'efficacité des modes de transport des marchandises

Au cours de l'exercice financier 2015-2016, une somme de 4 millions de dollars a servi à l'acquisition du chemin de fer de la Gaspésie et un montant de 0,6 million de dollars a été utilisé pour assurer le maintien de l'intégrité, l'entretien, la réfection, l'exploitation et la sécurité d'infrastructures maritimes et ferroviaires.

Par ailleurs, le Ministère octroie de l'aide financière visant à soutenir la réalisation de projets intermodaux, l'amélioration de l'efficacité énergétique et l'utilisation d'énergies de remplacement dans le transport routier, maritime, aérien et ferroviaire des marchandises. Ce financement est réalisé dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques et ces dépenses sont entièrement à la charge du Fonds vert.

OBJECTIF 1.4

Contribuer à l'accessibilité et à la vitalité des régions

Afin de contribuer à l'accessibilité et à la vitalité des régions, le Ministère a réalisé des investissements substantiels visant notamment à préserver le bon état et la fluidité des corridors de transport donnant accès aux régions et aux municipalités, à assurer la pérennité des dessertes aériennes et maritimes existantes ainsi qu'à soutenir l'entretien et le développement de pistes récréotouristiques.

- → Des investissements totalisant 181,1 millions de dollars ont été consacrés au développement du réseau routier et autoroutier afin d'améliorer l'efficacité et la sécurité des déplacements sur les grands corridors internationaux et interrégionaux, dans toutes les régions du Québec. À cette somme s'ajoute la contribution des partenaires publics de 86,6 millions de dollars.
- → Des investissements de 26,9 millions de dollars ont servi au maintien des services de transport aérien et maritime des régions éloignées ou isolées, auxquels s'est ajoutée une subvention de 97,7 millions de dollars à la Société des Traversiers du Québec.
- → Enfin, une somme de 18 millions de dollars a été accordée à l'entretien et à l'aménagement de pistes récréotouristiques, comme la Route verte et les sentiers durables de véhicules hors route.

OBJECTIF 1.5

Offrir aux citoyens de toutes les régions des renseignements qui facilitent les déplacements

Des investissements de 22,5 millions de dollars ont été consacrés au développement et à l'amélioration des systèmes d'information ministériels. Ils ont notamment soutenu la mise à jour, en temps réel, d'une information pertinente et facilement accessible sur les conditions de circulation et les options de déplacements disponibles diffusées par le service Québec 511.

OBJECTIF 1.6

Soutenir l'électrification des transports

Dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques et du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, plusieurs dépenses ont été imputées au cours de l'exercice financier 2015-2016. L'une d'entre elles, au montant de 2,2 millions de dollars, a été réalisée par le Fonds des réseaux de transport terrestre pour le projet Cité Mobilité et qui constitue un projet de démonstration d'autobus entièrement électriques recourant à une technologie de recharge rapide par conduction (biberonnage). Les autres dépenses ont été directement imputées au Fonds vert et celles-ci sont liées à la stratégie de communication et de mise en œuvre du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, au Programme de soutien à la promotion de l'électrification des transports et à des projets de mise en place de bornes de recharge rapide dans trois aires de service rénovées du Ministère.

OBJECTIF 1.7

Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation aux changements climatiques

Au cours de l'exercice financier 2015-2016, diverses actions ont été mises en œuvre par le Ministère et le Fonds des réseaux de transport terrestre visant la réduction de l'émission des gaz à effet de serre au Québec. Ces actions ont été, en partie, supportées financièrement par des sommes provenant du Fonds vert, dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.

- Tel que mentionné à l'objectif 1.1 « Accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif », une somme totalisant 181,9 millions de dollars a été dépensée au cours de l'exercice financier 2015-2016 afin de soutenir le développement du transport collectif et alternatif.
- Un montant de 7 millions de dollars a été utilisé aux fins du développement des transports actifs dans les périmètres urbains.

Par ailleurs, le Ministère a poursuivi ses activités de recherche et d'évaluation liées aux conséquences des changements climatiques et à l'adaptation de la gestion et des pratiques d'entretien des infrastructures de transport dans le Nord-du-Québec et dans le sud du Québec. Ces dépenses sont entièrement à la charge du Fonds vert et sont réalisées dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.

ORIENTATION 2
ASSURER AUX USAGERS DES SYSTÈMES DE TRANSPORT SÉCURITAIRES

D'importants progrès du bilan routier ont été observés au Québec au cours des dernières années. En collaboration avec ses partenaires, le Ministère a poursuivi ses interventions et ses investissements de façon à permettre au Québec de se tailler une place parmi les leaders mondiaux en sécurité routière. Le Ministère est également intervenu de diverses façons pour veiller à la sécurité des cyclistes et des adeptes de véhicules hors route ou encore pour assurer la sécurité des transports maritimes, aériens et ferroviaires, ainsi que la gestion de situations d'urgence ayant des répercussions sur les réseaux de transport.

OBJECTIF 2.1

Contribuer à améliorer le bilan routier

Au cours de l'exercice financier 2015-2016, des investissements de 207,4 millions de dollars et des contributions des partenaires de 7,6 millions de dollars ont été consacrés à l'amélioration des chaussées et des structures du réseau routier supérieur, notamment sur le plan de la sécurité.

Le Ministère et le Fonds des réseaux de transport terrestre ont utilisé une somme de 728,8 millions de dollars afin d'assurer un entretien de qualité des routes sous la responsabilité du Ministère, et ce, par des interventions ayant une incidence sur la pérennité et la sécurité du réseau.

ASSURER LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS MARITIME, AÉRIEN ET FERROVIAIRE

En plus de voir à l'application de la réglementation fédérale relative à la sécurité des aéroports dont il est propriétaire, le Ministère s'assure du respect de la réglementation provinciale à l'égard des chemins de fer d'intérêt local sous sa compétence. Le Ministère voit également à l'entretien des aéroports, des quais et des autres infrastructures sous sa gestion, afin de maintenir l'accessibilité et la sécurité des services existants.

Par ailleurs, le Ministère intervient, conformément au Plan national de sécurité civile du gouvernement du Québec, de façon à réduire la vulnérabilité de la communauté et de rétablir ses conditions de vie normale lors d'événements majeurs qui pourraient éventuellement toucher les infrastructures de transport. Une somme de 1,1 million de dollars y a été consacrée au cours de l'exercice financier 2015-2016. Ce montant concerne principalement les interventions faisant suite à la fermeture du Pont Dubuc, ainsi qu'à l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic.

ORIENTATION 3

ACCROÎTRE LA RIGUEUR, L'INTÉGRITÉ ET LA TRANSPARENCE AFIN D'OFFRIR AUX CITOYENS DES SERVICES DE QUALITÉ AU MEILLEUR COÛT

Dans la poursuite des mesures prises au cours des dernières années, un ensemble d'actions ont été mises de l'avant afin d'assurer la rigueur, l'intégrité et la transparence nécessaires à une saine gestion des fonds publics. Toutes ces mesures ont été réalisées à même les budgets de dépenses du Ministère.

OBJECTIF 3.1

Réviser la structure organisationnelle pour renforcer l'expertise de l'État et assurer une gestion transparente et efficiente du réseau routier

Dans l'esprit des travaux de la Commission de révision permanente des programmes, l'actualisation et l'optimisation des services du Ministère sont devenues nécessaires pour soutenir l'efficacité de l'État québécois. Ainsi, en 2015-2016, des changements organisationnels ont été réalisés au Ministère. Par exemple, une Direction des enquêtes et de l'audit interne a été créée, visant à confirmer la volonté du Ministère à lutter contre la collusion et la corruption. Celle-ci relève directement de l'autorité du sous-ministre, tout comme la nouvelle Direction de la révision des programmes.

Par ailleurs, de façon à renforcer l'expertise interne du Ministère et assurer une meilleure efficience de la gestion du réseau routier métropolitain, une révision de la structure organisationnelle de la Direction générale des territoires a été réalisée à l'égard du périmètre de la Communauté métropolitaine de Montréal.

OBJECTIF 3.2

Renforcer la capacité organisationnelle

Au cours de l'exercice financier 2015-2016, des actions ont été déployées afin de maintenir et de renforcer l'expertise des ressources internes, notamment pour les ingénieurs et les techniciens des travaux publics. Ces actions ont été réalisées dans le cadre d'activités de formation et de perfectionnement, de forums, ainsi que le développement des pôles d'expertise, ce qui a permis au Ministère de consolider, de renforcer et de développer sa capacité organisationnelle.

Par ailleurs, un montant de 2,7 millions de dollars a été consacré aux activités de recherche visant à maintenir l'expertise du personnel et à faire la promotion des connaissances techniques et scientifiques en transport, en lien avec la mission du Ministère.

OBJECTIF 3.3

Optimiser les pratiques de gestion et renforcer le contrôle des coûts et de la qualité des travaux

En 2015-2016, le renforcement de la capacité organisationnelle du Ministère s'est traduit par une intensification de la réalisation à l'interne des activités de préparation et de surveillance des projets routiers ainsi que d'inspection des structures. Il a également poursuivi son soutien à la mise en œuvre de la démarche ministérielle de gestion de projets routiers basée sur une approche reconnue à l'échelle internationale.

2.3 LES RESSOURCES INFORMATIONNELLES

Les ressources informationnelles constituent un des moyens privilégiés par le Ministère pour soutenir sa mission, ses orientations stratégiques et son modèle d'affaires. Elles contribuent de manière considérable à l'accomplissement des activités ministérielles et appuient la mise en œuvre des initiatives gouvernementales.

Pour 2015-2016, le budget s'élevait à 71,1 millions de dollars tandis que les dépenses et investissements réels ont été de 64,6 millions de dollars.

DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS PRÉVUS ET RÉELS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES POUR 2015-2016[a]

	RESSOURCES HUMAINES PRÉVUES (000 $)	RESSOURCES HUMAINES UTILISÉES (000 $)	DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS PRÉVUS (000 $)	DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS RÉELS (000 $)
Activités d'encadrement	3 051	2 267	3 051	2 267
Activités de continuité	18 253	18 913	59 574	58 591
Activités de gestion	4 669	4 268	5 850	5 471
Changements applicatifs	9 079	8 288	26 244	26 147
Infrastructures	4 505	6 357	27 480	26 973
Projets	679	436	8 522	3 734
TOTAL	21 983	21 616	71 147	64 592

a Les données sur les dépenses et investissements incluent les dépenses en ressources humaines.

Une variation de 4,8 millions de dollars est associée aux projets. Cet écart est attribuable au fait que certains projets se sont échelonnés sur une période plus longue que celle initialement prévue. De plus, le coût de certains projets s'est révélé inférieur à celui qui avait été anticipé.

Concernant les activités d'encadrement, l'écart s'explique par le recours à un nombre moins élevé de ressources en encadrement que celui prévu initialement.

Enfin, pour les activités de continuité, l'écart s'explique par des dépenses moins élevées que celles prévues en acquisitions de biens.

LES PRINCIPAUX DOSSIERS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES

En 2015-2016, les dépenses et les investissements réalisés en ressources informationnelles ont permis au Ministère :

- → de contribuer au gouvernement en ligne ;
- → d'exploiter de façon plus efficiente les réseaux de transport ;
- → d'optimiser les processus sous-jacents, pour les lignes d'affaires concernées ;
- → d'assurer la sécurité des transports ;
- → d'augmenter l'efficacité et l'efficience des ressources informationnelles.

Le Ministère a consacré une grande part de son budget à la réalisation d'activités de continuité liées au fonctionnement et à l'amélioration des systèmes et des infrastructures technologiques en place. Les ressources allouées aux activités de continuité permettent de consolider les acquis du Ministère tout en assurant une utilisation optimale des nombreux systèmes informatiques et infrastructures technologiques.

Soutenus par une vision d'ensemble et ciblés de façon à ce qu'ils répondent spécifiquement aux objectifs stratégiques et opérationnels du Ministère, les projets en ressources informationnelles réalisés au cours de la dernière année ont pour leur part permis d'amorcer, de poursuivre ou de terminer plusieurs dossiers de développement et de mise à niveau de systèmes d'information ainsi que de rehaussement d'infrastructures technologiques.

Le tableau suivant présente l'état d'avancement des principaux projets en ressources informationnelles ayant eu cours en 2015-2016 et présente l'explication sommaire des écarts, s'il y a lieu.

ÉTAT D'AVANCEMENT ET COÛTS DES PRINCIPAUX PROJETS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES POUR L'EXERCICE FINANCIER 2015-2016

LISTE DES PROJETS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES	AVANCEMENT (%)	RESSOURCES FINANCIÈRES PRÉVUES[a] 2015-2016 (000 $)	RESSOURCES FINANCIÈRES UTILISÉES 2015-2016 (000 $)	COMMENTAIRES
Optimisation du processus de segmentation du réseau routier	70	115,0	202,5	• Avancement : Ce projet se poursuit selon la portée et l'échéancier convenus. • Coûts : Bien que les dépenses soient supérieures au budget prévu pour cette année, elles demeurent à l'intérieur du budget autorisé de 592,2 k $.
Système de gestion des chaussées aéroportuaires	71	299,8	269,8	• Avancement : L'échéancier du projet ne s'est pas concrétisé au rythme prévu initialement, compte tenu de la non-disponibilité d'un logiciel sur le marché. • Coûts : Les dépenses respectent le budget autorisé. Jusqu'à présent, les dépenses totalisent 502,0 k $ sur un budget autorisé de 750,0 k $.
Consolidation des systèmes soutenant les processus reliés aux contrats	75	123,4	49,5	• Avancement : L'échéancier du projet ne s'est pas concrétisé au rythme prévu car la priorité a été accordée aux travaux portant sur le système de suivi des informations contractuelles. La reprise des travaux est prévue pour l'exercice financier 2016-2017. • Coûts : En raison des explications mentionnées ci-dessus, la dépense réalisée n'a pas été aussi importante que celle ayant été anticipée. Jusqu'à présent, les dépenses totales s'élèvent à 78,1 k $ sur un budget autorisé de 199,4 k $.
Acquisition d'unités de stockage pour données massives	80	209,5	61,1	• Avancement : Ce projet se poursuit selon la portée et l'échéancier convenus. • Coûts : La dépense réalisée n'a pas été aussi importante qu'anticipée. Jusqu'à présent, les dépenses totales s'élèvent à 344,4 k $ sur un budget autorisé de 918,0 k $.

a Les coûts en ressources financières comprennent les services internes et externes, les acquisitions et la location de biens ainsi que les frais connexes prévus au dépôt de la Programmation annuelle en ressources informationnelles 2015-2016. Les informations financières présentées se trouvent à la section « Projets » du Bilan annuel des réalisations en matière de ressources informationnelles du Ministère.

LISTE DES PROJETS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES	AVANCEMENT (%)	RESSOURCES FINANCIÈRES PRÉVUES[a] 2015-2016 (000 $)	RESSOURCES FINANCIÈRES UTILISÉES 2015-2016 (000 $)	COMMENTAIRES
Module de planification stratégique du système de gestion des structures du Québec	80	27,8	16,0	• Avancement : L'échéancier du projet ne s'est pas concrétisé selon le rythme prévu initialement. Le projet a dû être suspendu temporairement à l'automne 2014. • Coûts : Les dépenses se situent à l'intérieur du budget autorisé. Jusqu'à présent, les dépenses totalisent 63,7 k $ sur un budget autorisé de 115,0 k $.
Gestion des dossiers d'enquête	99	397,2	195,5	• Avancement : Ce projet se poursuit selon la portée et l'échéancier convenus. • Coûts : La dépense réalisée n'a pas été aussi importante que celle ayant été anticipée. Jusqu'à présent, les dépenses totales s'élèvent à 277,2 k $ sur un budget autorisé de 591,0 k $.
Fonction de pilotage en sécurité routière	100	35,4	15,0	• Avancement : Ce projet n'a pas été terminé dans les délais prévus initialement. Les travaux ont été suspendus afin de procéder à un nombre d'essais plus élevé que ce qui avait été prévu. • Coûts : Le coût du projet a été moindre que celui ayant été anticipé au départ. Le coût total du projet s'est élevé à 155,4 k $ tandis que le budget autorisé était de 350,0 k $.
Gestion des accès des partenaires externes	100	110,9	210,2	• Avancement : Ce projet n'a pas été terminé dans les délais prévus initialement, car la priorité qui lui avait été accordée a été revue à la baisse. Malgré sa désuétude, l'outil informatique répondait aux besoins minimaux du Ministère. Par la suite, en raison notamment de l'accroissement du nombre d'utilisateurs, la priorité du projet a été revue à la hausse et celui-ci a été terminé. • Coûts : Bien que le projet ait consommé plus de ressources financières cette année, ce dernier a été achevé à des coûts inférieurs à ceux initialement estimés. En effet, le coût total du projet s'élève à 232,2 k $ tandis que le budget autorisé était de 288,0 k $.
Refonte du système ERT – État du réseau routier	100	657,2	427,0	• Avancement : Ce projet a été terminé à l'intérieur des délais prévus. • Coûts : Le projet a été réalisé à des coûts inférieurs à ceux estimés. Le coût total du projet s'élève à 617,8 k $ tandis que le budget autorisé était de 715,0 k $.
Avertissements et événements – diffusion d'information aux usagers de la route	100	235,5	432,0	• Avancement : Ce projet n'a pas été terminé dans les délais prévus initialement. Une suspension des travaux a été nécessaire afin qu'une révision du processus d'affaires soit réalisée. • Coûts : Bien qu'il ait nécessité plus de ressources financières cette année, ce projet a été réalisé à des coûts inférieurs à ceux estimés initialement. En effet, le coût total du projet s'élève à 616,3 k $ tandis que le budget autorisé était de 798,1 k $.

a Les coûts en ressources financières comprennent les services internes et externes, les acquisitions et la location de biens ainsi que les frais connexes prévus au dépôt de la Programmation annuelle en ressources informationnelles 2015-2016. Les informations financières présentées se trouvent à la section « Projets » du Bilan annuel des réalisations en matière de ressources informationnelles du Ministère.

LISTE DES PROJETS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES	AVANCEMENT (%)	RESSOURCES FINANCIÈRES PRÉVUES[a] 2015-2016 (000 $)	RESSOURCES FINANCIÈRES UTILISÉES 2015-2016 (000 $)	COMMENTAIRES
Sécurité de l'information – certification et authentification	100	121,7	325,3	• Avancement : Ce projet n'a pas été terminé dans les délais prévus initialement parce qu'il a été suspendu au cours des exercices financiers 2013-2014 et 2014-2015. • Coûts : Bien qu'il ait nécessité plus de ressources financières cette année, ce projet a été réalisé à des coûts inférieurs à ceux initialement estimés. Le coût total du projet s'est élevé à 541,1 k $ tandis que le budget autorisé était de 600,0 k $.
Intégration d'intelligence d'affaires géolocalisée en sécurité routière	100	68,6	36,6	• Avancement : Le projet n'a pas été terminé dans les délais prévus initialement. Il a été retardé significativement, compte tenu de la période d'attente d'un correctif de la part d'un fournisseur. • Coûts : Le projet a été réalisé à des coûts inférieurs à ceux initialement planifiés. Le coût total du projet s'est élevé à 969,5 k $ tandis que le budget autorisé était de 996,3 k $.
Mise à niveau des postes – Projet connexe	100	1 017,6	722,6	• Avancement : Ce projet n'a pas été terminé dans les délais prévus initialement. Un délai supplémentaire a été nécessaire en raison de la complexité du projet. • Coûts : La dépense réalisée n'a pas été aussi importante qu'anticipée pour l'exercice financier 2015-2016. Le coût total du projet s'élève à 3 432,9 k $ tandis que le budget autorisé était de 4 662,0 k $.
Mise à niveau des postes de travail	100	580,8	513,9	• Avancement : Ce projet a été terminé dans les délais prévus. • Coûts : Le projet a été terminé à des coûts inférieurs à ceux qui avaient été planifiés initialement. Le coût total du projet s'élève à 6 926,2 k $ tandis que le budget autorisé était de 7 932,0 k $.
Système de gestion de la sécurité des aéroports	100	139,0	65,0	• Avancement : Le projet n'a pas été terminé dans les délais prévus initialement. Il a été retardé en raison l'impossibilité pour le Ministère d'acquérir un progiciel. Le Ministère a dû concevoir la solution à l'interne. • Coûts : Le coût total du projet s'est révélé moins élevé que celui ayant été anticipé. En tout, la dépense s'est élevée à 596,7 k $, tandis que le budget autorisé était de 690,0 k $.

a Les coûts en ressources financières comprennent les services internes et externes, les acquisitions et la location de biens ainsi que les frais connexes prévus au dépôt de la Programmation annuelle en ressources informationnelles 2015-2016. Les informations financières présentées se trouvent à la section « Projets » du Bilan annuel des réalisations en matière de ressources informationnelles du Ministère.

LES PRINCIPAUX DOSSIERS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES AU FONDS AÉRIEN

Le 1er janvier 2016, les activités du Service aérien gouvernemental ont été transférées au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. En 2015-2016, les dépenses et les investissements réalisés en ressources informationnelles ont contribué au déroulement de l'ensemble de ces activités et de ces opérations, notamment en matière de lutte contre les incendies de forêt, de transport sanitaire aérien, de surveillance du territoire et de nolisement d'aéronefs dans le cadre de déplacements ministériels.

DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS RÉELS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES AU FONDS AÉRIEN

	DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS RÉELS (000 $)[a]
Activités d'encadrement	30
Activités de continuité	321
Projets	–
TOTAL	351

a Les activités du Fonds aérien ont été intégrées à celles du Ministère en janvier 2016. Les données présentées couvrent donc une période de trois mois.

Pour l'exercice financier 2015-2016, la Programmation annuelle en ressources informationnelles du Fonds aérien a été réalisée par le Centre de services partagés du Québec.

Le tableau suivant présente l'état d'avancement des projets en ressources informationnelles ayant eu cours en 2015-2016 et l'explication sommaire des écarts, s'il y a lieu.

ÉTAT D'AVANCEMENT DES PROJETS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES AU FONDS AÉRIEN

LISTE DES PROJETS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES	AVANCEMENT (%)	RESSOURCES FINANCIÈRES UTILISÉES (000 $)	COMMENTAIRES
Solution de facturation	100	–	Aucune dépense n'a été imputée aux projets informatiques entre le 1er janvier et le 31 mars 2016.
Gestion de la maintenance des aéronefs	26	–	

L'ACCESSIBILITÉ DU WEB

En mai 2011, le Conseil du trésor a adopté trois standards visant à accroître l'accessibilité d'un site Web du gouvernement du Québec, d'un document téléchargeable et du multimédia dans un site Web. Ces standards ont pour but de faciliter l'utilisation du Web par tous les internautes, qu'ils présentent ou non des limitations fonctionnelles. Ils s'appliquent à l'ensemble des ministères et organismes du gouvernement du Québec.

En 2015-2016, le Ministère a poursuivi ses travaux pour répondre aux standards d'accessibilité Web. À ce sujet, il a accompli les réalisations décrites ci-dessous.

L'implantation de standards d'accessibilité

- → La réalisation d'un plan d'action concernant l'implantation des standards d'accessibilité au Ministère.
- → La création d'un document fournissant les orientations en matière d'implantation des standards d'accessibilité.
- → La présentation des orientations en matière d'accessibilité aux conseillers de communication du Service des stratégies de communication.
- → La création d'un aide-mémoire concernant les métadonnées dans un document PDF.
- → La diffusion de ces documents auprès des conseillers en communication du Service des stratégies de communication sur le service de partage de fichiers interne (Livelink) et sur l'intranet.

Le site Internet

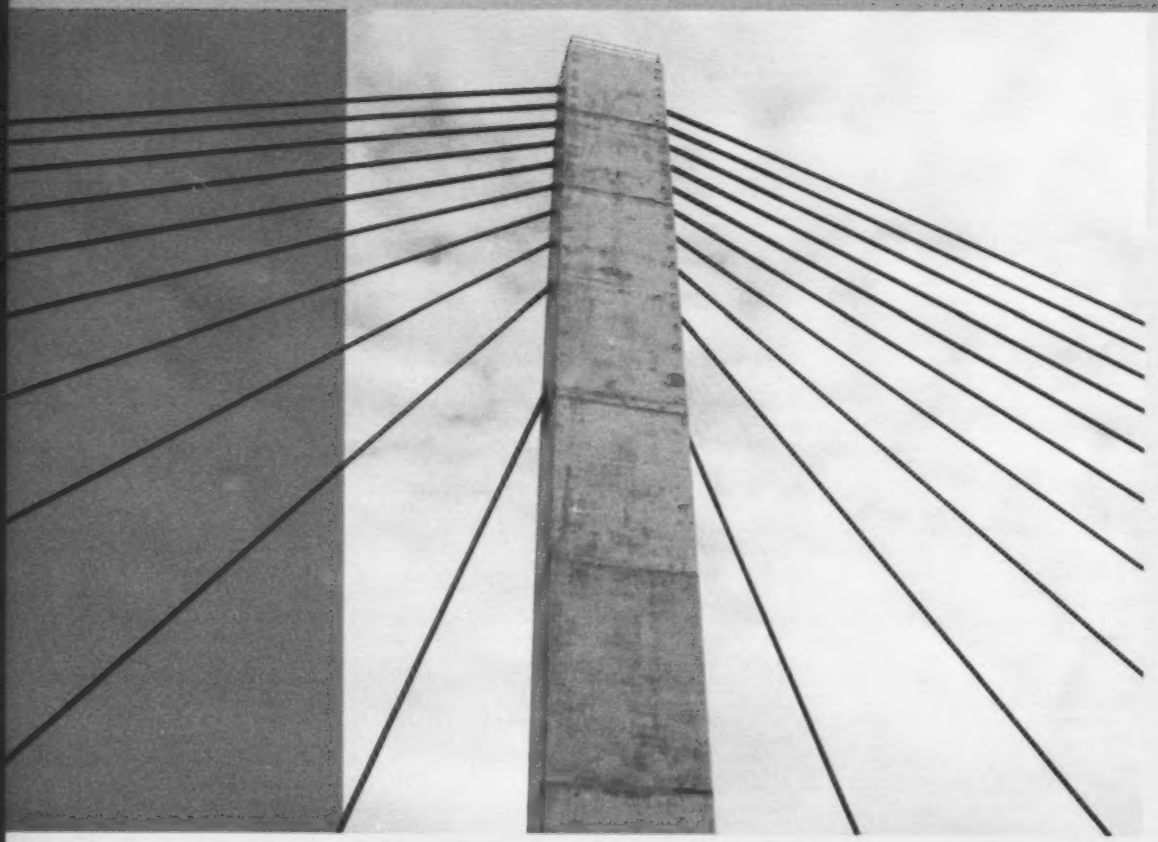
- → La révision de l'architecture d'information du site Web ministériel, laquelle respecte une grande majorité des exigences des standards d'accessibilité.
- → L'ajout de métadonnées et de titres aux documents ainsi que de textes de remplacement sur les images.
- → L'ajout de documents et de formulaires PDF accessibles au site Web du Ministère.
- → L'amélioration des contenus, y compris des tableaux, afin qu'ils soient accessibles.
- → La prise en compte de l'accessibilité dans la conception de composantes et d'applications Web.

L'accompagnement du personnel

Le Ministère a affecté une ressource à l'accompagnement des producteurs de contenus pour le site Internet. En 2015-2016, celle-ci a effectué 35 interventions d'accompagnement auprès des conseillers en communication et des répondants Internet. Cet accompagnement a permis aux différents producteurs de contenus d'améliorer l'accessibilité de leurs documents et de se familiariser avec les standards d'accessibilité.

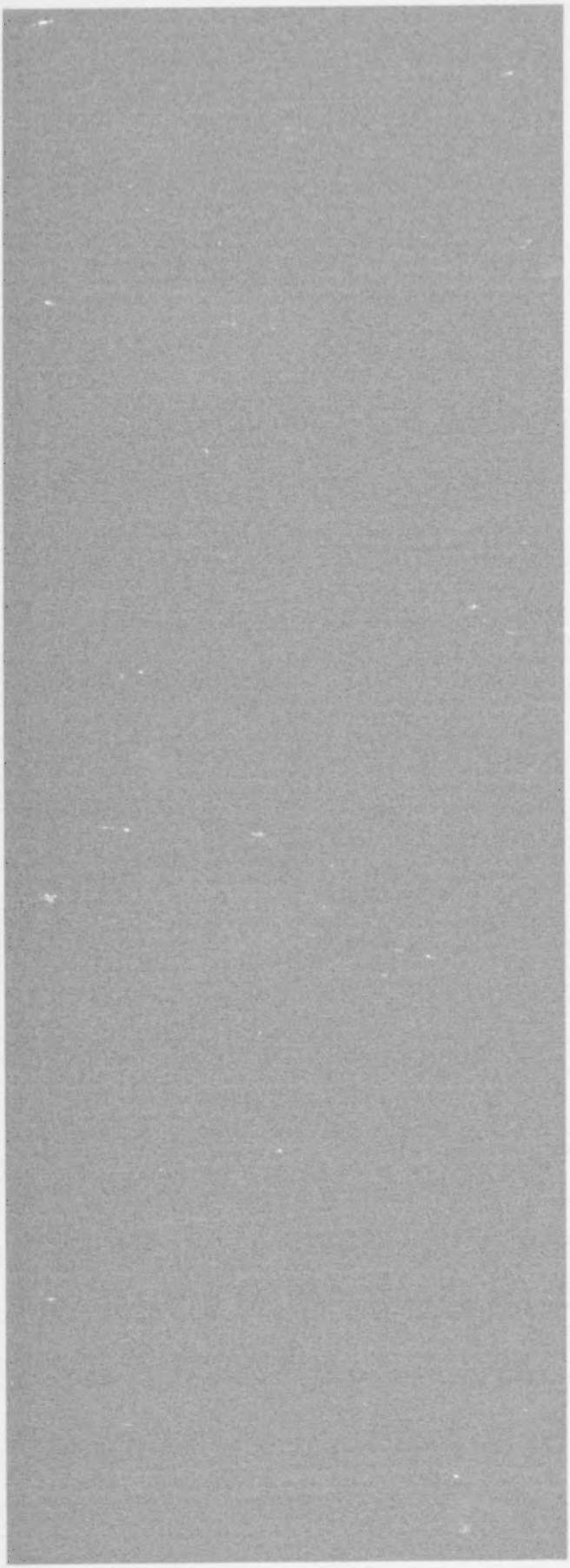
Les services offerts aux citoyens

Le Ministère offre un accompagnement personnalisé à tout usager du site Web qui en fait la demande. Celui-ci peut, par un simple appel téléphonique ou par courriel, soumettre une requête au Ministère et recevoir l'appui nécessaire.



PARTIE 3

LES RÉSULTATS



PARTIE 3

LES RÉSULTATS

La présente partie fait état des résultats découlant des actions menées par le Ministère au cours de l'exercice financier 2015-2016 relativement à son Plan stratégique 2013-2015, lequel a été prolongé pour l'année 2015-2016. Ainsi, les cibles 2014-2015 servent à évaluer la performance du Ministère tout au long de l'analyse des résultats. Les actions de la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016, sous la responsabilité du Ministère, y sont identifiées à l'aide du logo suivant : OVT.

Le suivi des engagements de la Déclaration de services aux citoyens fait également l'objet d'une reddition de comptes.

Une rubrique spéciale sur la démarche d'élaboration du prochain plan d'action de développement durable du Ministère est d'abord présentée.

3.1 LE PLAN D'ACTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Au cours de l'année, le Ministère a poursuivi l'élaboration de son deuxième plan d'action de développement durable. Ce plan d'action constituera l'engagement explicite du Ministère à l'égard de l'atteinte des objectifs de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020, adoptée le 28 octobre 2015.

En 2014-2015, un groupe de travail s'était réuni pour élaborer le contenu du nouveau plan d'action. Les travaux de ce groupe ont mené à une proposition contenant une série d'actions qui ont fait l'objet d'une validation, en juin 2015, par les directeurs des unités concernées. Les commentaires recueillis lors de cet exercice ont été intégrés au projet de plan d'action.

En mars 2016, une première version complète du Plan d'action de développement durable a été soumise pour consultation auprès des autorités du Ministère.

3.2 LE SOMMAIRE DES RÉSULTATS DU PLAN STRATÉGIQUE

En février 2014, conformément à la Loi sur l'administration publique, le Ministère déposait son Plan stratégique 2013-2015 à l'Assemblée nationale. Les choix stratégiques effectués par le Ministère se fondent sur les piliers de l'action gouvernementale et les priorités qui y sont associées, notamment en matière d'intégrité, de renforcement de l'expertise de l'État, de saine gestion des fonds publics, d'amélioration des services offerts aux citoyens, de redressement de l'équilibre budgétaire et de dynamisme économique, le tout dans un souci de développement durable et de contribution à la vitalité et à l'occupation des territoires.

Ainsi, le Plan stratégique 2013-2015 s'appuie sur trois grandes orientations :

→ soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés ;

→ assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires ;

→ accroître la rigueur, l'intégrité et la transparence afin d'offrir aux citoyens des services de qualité au meilleur coût.

Le tableau suivant fait la synthèse des résultats du Plan stratégique 2013-2015 pour l'année financière 2015-2016.

ENJEU 1 : LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

Orientation 1 : Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés

1er axe d'intervention : Planification et gestion intégrées des transports

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	RÉSULTATS 2015-2016	CIBLES	PAGE
PS 1	Achalandage (millions de déplacements)					60
	• Transport collectif	604,9	605,4	608,2 préliminaire	–	
	• Transport adapté	8,3	8,6	8,9 préliminaire		
PS 2	Âge moyen (ans)					63
	• Autobus	7,1	7,6	8,0	≤8	
	• Voiture de métro	41,5	42,5	43,0	≤40	
	• Trains de banlieue	10,7	11,8	12,7	≤14	
PS 3	Mesures incitatives à l'utilisation du transport collectif					65
	• Voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus (km)	320	456,7	480,2	390	
	• Places de stationnement incitatif (nombre)	35 600	39 070	39 756	42 500	
PS 4	Proportion de chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice de rugosité international (%)					67
	• Ensemble du réseau supérieur	79,0	79,9	79,8	78,4	
	• Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur	88,3	87,9	87,8	88,2	
	• Hors réseau stratégique en soutien au commerce extérieur	75,3	76,7	76,5	74,5	
PS 5	Proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état (%)	71,2	72,6	74,2	69,9	71

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	RÉSULTATS 2015-2016	CIBLES	PAGE
PS 6	Proportion des ponts sur le réseau municipal en bon état (%)	50,4	51,7	54,3	49,7	72
PS 7	Valeur des subventions engagées pour les projets de transport des marchandises (M $)					74
	• Ferroviaire	–	1,6	1,3	–	
	• Maritime	–	7,7	6,5	–	
	• Routier	4,7	3,2	6,5	–	
PS 8	État des projets routiers majeurs en cours de réalisation, par région	–	–	Voir la section correspondante	Mener à terme tous les projets annoncés, dans le respect des délais et des budgets	76
PS 9	Desserte aérienne et maritime des régions éloignées ou isolées					82
	• Indice d'accessibilité du Nord et des régions éloignées ou isolées par liaisons aériennes régulières	104	98	97	100	
	• Nombre d'escales annuelles de navires offrant un service subventionné	12	12	12	12	
PS 10	Taux de réalisation du réseau cyclable de la Route verte consolidée (%)	94	95	95	96	84
PS 11	Nombre de kilomètres de sentiers durables de véhicules hors route	Les travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables	Les travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables	Les travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables	–	85
PS 12	Taux de satisfaction des usagers du Québec 511 (%)	91	92	92	95	86

2e axe d'intervention : Électrification et changements climatiques

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	RÉSULTATS 2015-2016	CIBLES	PAGE
PS 13	Nombre et nature des projets d'électrification des transports (depuis le 1er novembre 2013)					89
	• Taxis électriques, hybrides rechargeables et hybrides subventionnés	–	–	–	175	
	• Véhicules électriques gouvernementaux en service	4	257	337	600	
	• Emplacements de recharge déployés sur le corridor Montréal-Québec	–	6	6	7	
	• Branchement à quai des navires de croisière (projets annoncés)	–	1	1	2	
	• Équipements subventionnés en transport routier, maritime, aérien ou ferroviaire	214	146	209	–	
	• Grands projets de transport collectif en planification	–	–	–	–	
PS 14	Réduction d'émissions de gaz à effet de serre en transport (kt)					92
	• Transports collectif et alternatif	59	59	54	–	
	• Transport intermodal	109	110	116	–	
	• Efficacité des transports maritime, ferroviaire et aérien	45	50	62	–	
	• Efficacité énergétique et utilisation de carburant de remplacement en transport routier des marchandises	130	154	120	–	
	• Réglementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h	130	130	130	–	
PS 15	Nombre et nature des mesures d'adaptation aux impacts des changements climatiques					97
	• Soutien à la recherche en adaptation	2 chaires en activité et 4 projets terminés	2 chaires en activité et 6 projets terminés	2 chaires en activité et 8 projets terminés	3 chaires en activité et 5 projets terminés	
	• Révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures	Élaboration de la programmation des projets ou des initiatives			–	

Orientation 2 : Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires

1er axe d'intervention : Sécurité routière

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLES	PAGE
PS 16	Réduction de la moyenne triennale des décès et des blessés graves par rapport à la moyenne 2009-2011 (%)					99
	• Décès	-12	-23	-27	-12	
	• Blessés graves	-12	-19	-25	-12	
PS 17	Réduction de la moyenne biennale du nombre d'accidents mortels et graves en zones de travaux routiers par rapport à la moyenne 2011-2012 (%)	-35	-39	-35	-12	100
PS 18	Nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigés	13	12	17	20/an en moyenne	100
PS 19	Nombre d'appareils de contrôle automatisé en fonction	15	15	25	51	101
PS 20	Taux de conformité de la présence du marquage sur les routes au printemps (%)	93	92	93	95	102
PS 21	Proportion des entrepreneurs en entretien hivernal répondant bien aux exigences chaque année (%)	89,7	94	96,6	100	102

ENJEU 2 : LA PERFORMANCE ORGANISATIONNELLE ET LA SAINE GESTION DES FONDS PUBLICS

Orientation 3 : Accroître la rigueur, l'intégrité et la transparence afin d'offrir aux citoyens des services de qualité au meilleur coût

1er axe d'intervention : Expertise

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLES	PAGE
PS 22	État d'avancement des travaux sur la création d'une agence des transports	–	–	–	Présentation du projet de loi	104
PS 23	Nombre d'employés embauchés (cumul des équivalents temps complet ajoutés depuis le 1er avril 2012)	462	581	613	707[a]	104
PS 24	Formations associées :					105
	• À l'expertise (nombre annuel de jours-personnes)	20 401	12 411	9 964	16 000	
	• À l'éthique (nombre de formations et de participants)	28 et 1 102	34 et 1 115	14 et 528	40 et 800	
	• À la protection de l'intégrité des contrats publics (nombre de participants)	2 013	961	540	1 500	

a Pour cet indicateur, la cible annuelle 2015-2016 est établie sur la base du cumul des postes autorisés par le Conseil du trésor. La cible 2014-2015 n'a donc pas été reconduite.

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLES	PAGE
PS 25	Proportion des travaux réalisés par des ressources internes					106
	• Surveillance des travaux routiers (% de la valeur des projets totaux)	21	36	38	22	
	• Préparation des projets (% de la valeur des projets totaux)	41	53	58	50	
	• Inspections générales des structures (% de m^2 total des structures inspectées)	57	66	71	60	
	• Inventaires liés à l'état du réseau routier (% des analyses de l'état du réseau)	98	97	99	98	

2e axe d'intervention : Façons de faire

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLES	PAGE
PS 26	Proportion des projets routiers de plus de 5 millions de dollars réalisés selon la démarche ministérielle de gestion de projets (%)	35 % des projets identifiés ont été suivis par le comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus	70 % des projets identifiés ont été suivis par le comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus	100 % des projets identifiés ont été suivis par le comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus	60 %	107

3.3 LES RÉSULTATS DÉTAILLÉS DU PLAN STRATÉGIQUE

ENJEU 1

LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

ORIENTATION 1

SOUTENIR DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EFFICACES, DIVERSIFIÉS ET INTÉGRÉS

AXE D'INTERVENTION 1

Planification et gestion intégrées des transports

OBJECTIF 1.1

Accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif

Afin de diminuer la congestion en milieu urbain, d'améliorer la santé et la sécurité publiques et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, il est essentiel que l'offre de transport aux personnes favorise des modes collectifs et alternatifs au voiturage en solo (covoiturage, autopartage, vélo, marche, etc.).

Ces modes de transport diversifiés offrent des solutions abordables et efficaces qui facilitent l'accès aux lieux d'emploi, de services et de loisirs tout en favorisant l'adoption de saines habitudes de vie.

OVT La Stratégie nationale de mobilité durable, dont la mise en œuvre avait été annoncée le 10 février 2014, visait notamment à bonifier l'offre de services en transport collectif sur l'ensemble du territoire québécois en plaçant l'usager au cœur des actions.

Le Ministère a pour objectif d'accroître l'utilisation des transports collectif, alternatif et actif. Il poursuit la modernisation et le développement des infrastructures et des équipements de transport collectif là où les besoins sont prioritaires, et de façon cohérente, tout en privilégiant le recours à des véhicules plus écoénergétiques. Le Ministère a également soutenu, en 2015-2016 :

- → le transport adapté et l'accessibilité accrue des transports collectifs destinés aux personnes handicapées et à mobilité réduite ;
- → la mise en place de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus, en particulier dans la région métropolitaine de Montréal, et ce, tant sur le réseau routier supérieur que sur le réseau municipal ;
- → l'augmentation du nombre de places de stationnement comme mesure incitative pour le transport collectif, notamment aux abords des gares de train de banlieue et des terminus d'autobus dans la région métropolitaine de Montréal ;
- → les initiatives visant à développer le covoiturage et l'autopartage ;
- → l'étude et la mise de l'avant de stratégies de gestion de la demande qui doivent également contribuer à réduire la congestion routière.

L'ACHALANDAGE

ACHALANDAGE (MILLIONS DE DÉPLACEMENTS)

PS 1 OVT

	2012-2013[a]	2013-2014[a]	2014-2015[a]	2015-2016[b]	CIBLE[c]
Transport collectif	597,5	604,9	605,4	608,2 préliminaire	–
Transport adapté	8,0	8,3	8,6	8,9 préliminaire	–

a Il s'agit de l'achalandage réel enregistré au cours des années civiles 2012 (2012-2013), 2013 (2013-2014) et 2014 (2014-2015).
b Le résultat préliminaire a été établi à partir de données réelles et prévisionnelles (ou estimées) de l'année civile 2015.
c La cible devait être précisée dans la Stratégie nationale de mobilité durable, mais cette stratégie ne précise aucune cible de hausse de l'achalandage.

Commentaires :

Transport Collectif

→ Dans la foulée de la Politique québécoise du transport collectif (2006-2011), l'offre de services en transport collectif en milieu urbain a bondi de 24,5 % de 2006 à 2011, alors que l'achalandage a augmenté de 11,5 %. L'accroissement de l'achalandage s'est poursuivi au cours des années suivantes.

→ En 2014, l'achalandage du transport collectif au Québec a atteint 605,4 millions de déplacements, ce qui représente un faible taux d'augmentation de près de 0,1 % par rapport à celui observé au cours de l'année 2013.

→ Concernant la performance des organismes de transport en commun en 2014, voici les faits saillants :

- Les 9 sociétés de transport et l'Agence métropolitaine de transport ont atteint un achalandage total de 577,8 millions de déplacements. Quatre organismes ont connu une hausse en 2014 et l'Agence métropolitaine de transport est la seule parmi eux à afficher une croissance supérieure à 1 %. Pour les autres, la variation se situe entre -0,4 % et -2,7 %, à l'exception de celle qu'a connue la Société de transport du Saguenay, avec -5,4 %.
- L'ensemble des 26 organismes municipaux et intermunicipaux de transport ont cumulé 27,6 millions de déplacements, ce qui représente un taux d'augmentation de 1 % par rapport à celui observé au cours de l'année 2013, soit une hausse de 281 084 déplacements. Deux de ces organismes, soit le Conseil intermunicipal de transport des Laurentides et le Conseil régional de transport de Lanaudière, représentent à eux seuls 46,2 % de l'achalandage, avec 12,7 millions de déplacements, une hausse de 315 890 déplacements par rapport au nombre enregistré en 2013 (112,4 % de l'augmentation totale).

→ Sur la base des données préliminaires établies pour l'année 2015, voici les principales constatations :

- De façon générale, les données préliminaires montrent un achalandage total de 608,2 millions de déplacements en 2015, ce qui représente un taux de croissance de 0,5 % par rapport à celui de l'année 2014.
- Pour les sociétés de transport ainsi que pour l'Agence métropolitaine de transport, le nombre de déplacements en 2015 s'élève à 580,8 millions, soit une hausse de 0,5 % par rapport aux données de 2014. La variation pour chacun des organismes couvre un spectre assez important, allant d'une croissance de 5,3 % pour l'Agence métropolitaine de transport à une diminution de 7,1 % pour la Société de transport du Saguenay.
- Les organismes municipaux et intermunicipaux de transport indiquent un achalandage total de 27,4 millions de déplacements, en baisse de 0,4 % par rapport à 2014. Il est à noter l'importance relative du Conseil régional de transport de Lanaudière et du Conseil intermunicipal de transport des Laurentides qui, en 2015, représentent 45,1 % de l'achalandage total des organismes municipaux et intermunicipaux avec 12,4 millions de déplacements.

Transport adapté

→ Le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées a été mis en place en 1979. Depuis ce temps, 101 services de transport adapté ont été créés pour répondre aux besoins de la clientèle.

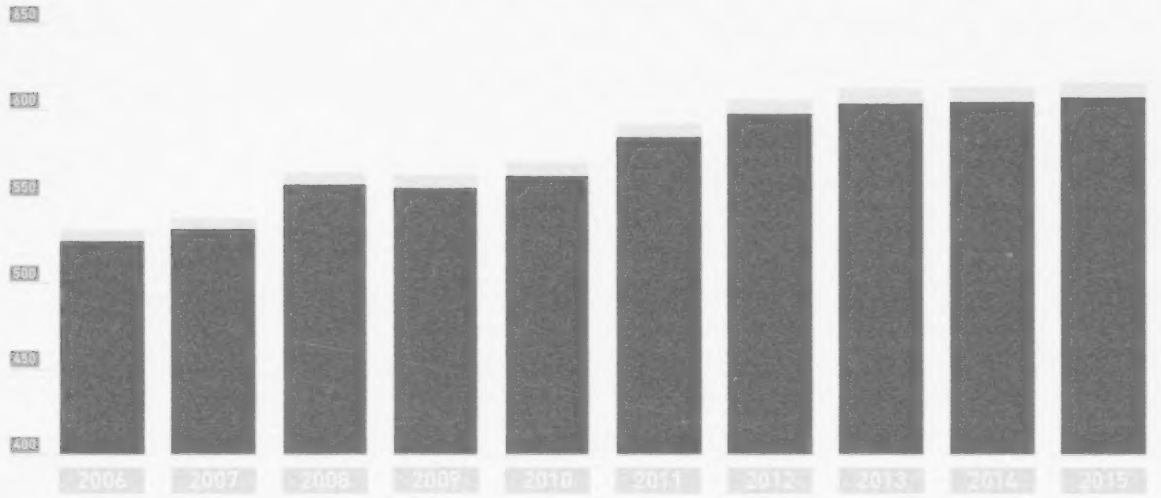
→ De plus, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale oblige les organismes responsables du transport et les municipalités à établir un plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées sur le territoire desservi. Il est à noter que le transport adapté est un élément essentiel de l'intégration sociale, professionnelle et économique des personnes handicapées. Dans ce contexte, le Ministère prévoit que le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées entraînera une augmentation du nombre de municipalités participantes et, par conséquent, un accroissement possible du nombre de déplacements effectués.

Sur la base des données préliminaires établies pour l'année 2015, voici les principales constatations :

→ En 2015, l'achalandage du transport adapté a atteint plus de 8,9 millions de déplacements, ce qui représente une hausse de 2,8 % par rapport aux données de l'année précédente ou de 43,5 % par rapport à 2006.

→ En plus d'un montant de 89,9 millions de dollars rendu disponible, le Ministère vise une participation financière minimale du milieu municipal et des usagers.

ACHALANDAGE DU TRANSPORT COLLECTIF ET DU TRANSPORT ADAPTÉ



RÉSULTATS	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Transport collectif	524,1	530,6	556,6	555,2	562,2	584,6	597,5	604,9	605,4	608,2
Transport adapté	6,2	6,4	6,8	7,0	7,4	7,8	8,0	8,3	8,6	8,9
TOTAL	530,3	537,0	563,4	562,2	569,6	592,4	605,5	613,2	614,0	617,1

L'ÂGE MOYEN DES VÉHICULES DE TRANSPORT COLLECTIF

La rénovation et le remplacement des systèmes et des infrastructures de transport collectif, afin d'en éviter le vieillissement, de maintenir ces actifs en bon état et de contribuer à leur amélioration, exigent des investissements majeurs.

Bicyclettes installées sur le porte-vélo fixé à l'avant d'un autobus articulé du Réseau de transport de la Capitale.
Source : Photothèque du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

ÂGE MOYEN (ANS)

PS 2 OVT

	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
Autobus	6,4	7,1	7,6	8,0	≤8
Voitures de métro	40,4	41,5	42,5	43,0	≤40
Trains de banlieue	16,6	10,7	11,8	12,7	≤14

Commentaires :

Autobus

→ Selon les données disponibles en novembre 2015, l'âge moyen du parc d'autobus des sociétés de transport est de 8 ans, ce qui représente une hausse de 0,4 an par rapport à 2014. Depuis 2010-2011, l'âge moyen des autobus des sociétés de transport est égal ou inférieur à huit ans.

→ L'âge moyen des autobus de la Société de transport de Montréal, qui représentent 47 % de l'ensemble des autobus au Québec, est passé de 6,5 ans en 2014 à 7,5 ans en 2015. Cela influence grandement le résultat atteint pour l'indicateur, puisque 55 % de ses 1 721 autobus en circulation en novembre 2015 sont âgés de 6 ans et moins. Deux autres sociétés de transport possèdent, en 2015, un parc d'autobus dont l'âge moyen est inférieur ou égal à huit ans. Il s'agit du Réseau de transport de Longueuil et de la Société de transport de Lévis, avec un parc dont l'âge moyen est de 7,7 ans et 6,1 ans respectivement.

→ En 2015, 3 sociétés de transport possèdent un parc d'autobus dont l'âge moyen se situe entre 8 et 9 ans. Il s'agit de la Société de transport de Laval (8,2 ans), du Réseau de transport de la Capitale (8,7 ans) et de la Société de transport de Trois-Rivières (8,9 ans).

→ Enfin, 3 sociétés de transport ont un parc âgé de plus de 9 ans, soit la Société de transport de l'Outaouais (9,2 ans), la Société de transport de Saguenay (9,5 ans), et la Société de transport de Sherbrooke (9,9 ans).

Voitures de métro

→ Au 31 mars 2016, le matériel roulant du métro de Montréal est constitué de 762 voitures fonctionnelles, qui font partie de 3 séries mises en service en 1966 (série MR-63), de 1976 à 1979 (série MR-73) et en 2016 (Azur). Six voitures supplémentaires sont actuellement hors d'usage et ne sont pas compilées dans ce total. Les voitures acquises en 1966 ont atteint la fin de leur durée de vie utile et doivent être remplacées. Par ailleurs, les besoins d'entretien s'amplifient.

→ Au 31 mars 2016, la fabrication des nouvelles voitures de métro « Azur » par le consortium Bombardier-Alstom est en cours, et un premier train de neuf voitures a été mis en service voyageur le 7 février 2016. Cette mise en service a permis de ralentir le rythme de vieillissement observé lors des deux exercices précédents. D'autres voitures entreront en fonction au cours des prochaines années et permettront notamment de remplacer progressivement celles de la série MR-63 et de rajeunir le parc de façon importante.

Trains de banlieue

→ En 2015-2016, l'âge moyen des trains de banlieue est passé de 11,8 à 12,7 ans. Cette variation s'explique par le vieillissement naturel du parc ainsi que par le léger recul de l'âge moyen occasionné par le retrait de 3 locomotives âgées de 28 ans (modèle F-59PH datant de 1988). Celles-ci ont été retournées au locateur. Ces deux éléments combinés ont eu pour effet cumulatif d'induire un vieillissement de la moyenne d'âge de 0,9 an par rapport à 2014-2015.

→ Par ailleurs, un ajustement a été apporté à l'âge du parc de l'Agence métropolitaine de transport. Depuis 2012-2013, les locomotives ALP45 avaient toujours toutes été considérées comme fabriquées en 2011. Toutefois, des vérifications menées au cours du présent exercice (2015-2016) auprès de l'Agence métropolitaine de transport ont démontré que seulement 5 des 20 locomotives ALP45 ont été construites en 2011 alors que les 15 autres ont plutôt été construites en 2012. En réajustant les données des années précédentes et en tenant compte de ce changement, on constate que l'âge des trains est de 16,6 ans pour 2012-2013 (aucun changement perceptible sur la moyenne d'âge du parc par rapport à la donnée publiée l'année dernière), de 10,7 ans pour 2013-2014 (diminution de 0,1 année sur la moyenne d'âge du parc par rapport à la donnée publiée l'année dernière) et de 11,8 ans pour 2014-2015 (aucun changement perceptible en ce qui a trait à la moyenne d'âge du parc par rapport à la donnée publiée l'année dernière).

LES MESURES INCITATIVES À L'UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF

Le Ministère soutient la mise en place de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus, en particulier dans la région métropolitaine de Montréal, et ce, tant sur le réseau routier supérieur que sur le réseau municipal.

Les voies réservées augmentent la performance et l'attractivité du transport collectif en réduisant le temps de déplacement des autobus. Elles favorisent également l'intermodalité en reliant différents moyens de transport collectif, comme le train de banlieue, les terminus d'autobus ou les stations de métro, en plus des stationnements incitatifs.

À court terme, les stationnements incitatifs et les voies réservées réduisent le nombre de véhicules sur les routes, ce qui améliore la fluidité des déplacements et contribue au décongestionnement des zones urbaines. Au cours de l'année financière 2013-2014, le gouvernement a approuvé un décret, applicable à l'ensemble des autorités organisatrices de transport du Québec, permettant le financement de voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus à caractère « permanent »[9], à la hauteur de 100 %. En 2015-2016, le gouvernement a adopté un autre décret permettant de prolonger d'une année la bonification de l'aide financière accordée pour les mesures visant l'implantation, l'amélioration et le prolongement de voies réservées aux autobus[10].

9. Selon le décret 1005-2013, le taux de financement de ces projets passe de 75 à 100 % lorsque le coût total du projet est d'au plus 7 millions de dollars, que la subvention est accordée avant le 31 décembre 2015 et que l'organisme qui la reçoit s'engage à terminer le projet au plus tard le 31 décembre 2016.

10. Selon le décret 789-2015, le taux de financement de ces projets passe de 75 % à 100 % lorsque le projet n'a pas été subventionné en vertu d'un programme d'aide gouvernementale, que le coût total du projet est d'au plus 7 millions de dollars, que la subvention est accordée avant le 31 décembre 2016 et que l'organisme qui la reçoit s'engage à terminer le projet au plus tard le 31 décembre 2017.

PS 3 OVT

	2012-2013[a]	2013-2014[a]	2014-2015	2015-2016	CIBLE
Voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus (km)	260	320	456,7[b, c]	480,2[b]	390
Places de stationnement incitatif (nombre)[d]	36 300	35 600	39 070	39 756	42 500

a Il s'agit de données compilées par le Ministère à partir des données publiées par l'Agence métropolitaine de transport et par les sociétés de transport en commun. Celles-ci sont donc sujettes à réajustement. Les méthodes de comptabilisation de la longueur des voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus peuvent différer d'une société de transport en commun à l'autre. Les données officielles publiées par ces organismes sont privilégiées. Lorsqu'elles ne sont pas disponibles, ce sont les données provenant des derniers rapports d'exploitation transmis au Ministère qui sont utilisées.

b Les données 2014-2015 et 2015-2016 concernant les voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus s'appuient sur un nouveau cadre méthodologique établi par le Ministère. Celui-ci permet d'uniformiser les définitions, les concepts et les méthodes de mesure. Il est possible que les informations diffusées par ces organismes de transport diffèrent des données compilées par le Ministère. Cette différence s'explique par le fait que ces organismes utilisent leur propre méthodologie.

c Une correction a été apportée à cette donnée à la suite du double comptage de trois tronçons ainsi que de la non-comptabilisation d'un tronçon. Cette correction fait en sorte que le nombre de kilomètres initialement divulgué est revu à la baisse.

d Une vérification des données a permis de constater que, contrairement aux renseignements donnés dans la note d'information (a) figurant aux rapports annuels 2013-2014 et 2014-2015, les mesures reliées à la mise en place de stationnements dans le cadre du partenariat Mobilité Montréal étaient comptabilisées dans les données publiées, à l'exception des places de stationnement de la halte covoiturage de Mirabel et du stationnement incitatif Dollard-des-Ormeaux. Cet indicateur est compilé à partir des données provenant des rapports annuels d'exploitation de ces organismes, qui comptabilisent tous les stationnements incitatifs, sans que les places implantées dans le cadre de Mobilité Montréal soient différenciées.

Commentaires :

→ En 2015, selon les données compilées par le Ministère, la longueur des voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus dans l'ensemble du Québec a atteint 480,2 km par rapport à 456,7 km l'année précédente. Ainsi, le nombre de nouvelles voies réservées et autres mesures préférentielles a augmenté de 23,4 km. Les principaux ajouts ont été réalisés sur les réseaux de la Société de transport de Montréal et de l'Agence métropolitaine de transport.

→ Toujours selon les données compilées par le Ministère, le nombre de places de stationnement incitatif dans l'ensemble du Québec est estimé à 39 756[11] en 2015. Cette hausse par rapport à 2014 provient, entre autres, d'un ajout de 538 places de stationnement aux gares du réseau de trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport, dont 316 places à la gare Pointe-aux-Trembles et 125 places à la gare Saint-Michel-Montréal-Nord. Par ailleurs, l'ajout de 163 places dans des stationnements de l'Agence métropolitaine de transport qui sont exclusivement desservis par des autobus, dont 129 places à Chambly, a aussi contribué à l'amélioration des résultats.

→ Bien que le nombre de places offertes dans les stationnements incitatifs ait augmenté de près de 10 % par rapport à 2012-2013, la cible de 42 500 places de stationnement incitatif n'a pas été atteinte.

- D'abord, il convient de mentionner qu'en 2013, l'Agence métropolitaine de transport a effectué un inventaire complet de ses équipements, réduisant ainsi le nombre de places de stationnement incitatif d'environ 1 100 par rapport à celles compilées l'année précédente.
- Ensuite, l'atteinte de la cible est directement liée à la réalisation des projets planifiés par les organismes de transport. Certains de ces projets n'ont pas été réalisés, ce qui a eu une incidence sur le nombre total de places de stationnement incitatif et sur l'atteinte de la cible.

11. Les données présentées sont le résultat de la compilation du nombre de places de stationnement incitatif desservies par les sociétés de transport en commun et l'Agence métropolitaine de transport.

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

LA CONCERTATION EN MOBILITÉ DURABLE

SVT LA PARTICIPATION À UNE ACTION CONCERTÉE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE, RÉGIONALE AINSI QU'À CELLE DES PORTES D'ENTRÉE ET DES GRANDS CORRIDORS DE TRANSPORT

Au cours de la période 2015-2016, des rencontres de partenariats se sont déroulées, permettant ainsi une action concertée des intervenants en transport sur le territoire québécois.

Le sujet de la mobilité durable a été discuté, notamment à l'intérieur des partenariats suivants.

Conférences administratives régionales

Les Conférences administratives régionales, particulièrement dans le cadre de leur sous-comité – volet aménagement, ont abordé le sujet de la mobilité durable lors de discussions entourant la planification des transports, notamment dans les aires TOD (*Transit-oriented development* ou aménagement axé sur le transport en commun), l'organisation et la gouvernance du transport en commun métropolitain et la préoccupation pour la mise en valeur et la promotion du transport actif.

Mobilité Montréal

Mobilité Montréal vise à assurer une meilleure coordination des interventions planifiées dans la grande région de Montréal et à en limiter les conséquences sur le réseau routier en déterminant des mesures d'atténuation, notamment en transport collectif. Le comité directeur est appuyé par différents comités qui voient, entre autres, à analyser l'ensemble des travaux planifiés et des entraves qui en découleront, à élaborer les mesures d'atténuation appropriées et à proposer des stratégies de communication publique entourant l'ensemble des activités.

Le 28 septembre 2015, Mobilité Montréal a annoncé la mise en place de nouvelles mesures en transport collectif et la reconduction des mesures adoptées au cours des années précédentes et qui s'étaient révélées efficaces. Parmi celles-ci figurent l'ajout et le maintien de services supplémentaires d'autobus et de trains, l'ajout et le maintien de places de stationnement incitatif ainsi que le maintien de mesures tarifaires incitant à l'utilisation du transport collectif.

Par ailleurs, une table d'échanges composée de représentants d'entreprises et d'organismes à l'origine d'un volume important de déplacements a été créée. Celle-ci a pour objet d'identifier les contributions des grands générateurs de déplacements de façon à favoriser la mobilité dans la région métropolitaine. Elle a pour mandat de déterminer les mécanismes de communication et d'interaction efficaces auprès des grands générateurs de déplacements et d'en partager les meilleures pratiques.

Table de concertation de l'industrie du transport par taxi

La Table de concertation de l'industrie du transport par taxi a abordé le sujet de la mobilité durable dans le cadre de discussions sur les véhicules universellement accessibles. Parmi les sujets traités, mentionnons l'importance de renouveler le parc de véhicules adaptés et d'offrir un service adéquat en dehors des heures d'activité des sociétés de transport.

OBJECTIF 1.2

Maintenir les infrastructures routières en bon état

LES CHAUSSÉES

Les usagers de la route profitent des investissements visant à assurer le bon état des chaussées et des structures et qui, par le fait même, améliorent la sécurité et la qualité de vie des citoyens et rehaussent l'efficacité des services de transport des personnes et des marchandises au quotidien.

Le maintien en bon état des chaussées et des structures représente plus de 84 % des 17,3 milliards de dollars qui seront investis sur le réseau routier dans le cadre du Plan québécois des infrastructures 2016-2026. La nouvelle approche, qui consiste à établir des priorités parmi les projets, vise à assurer le maintien de l'état optimal et sécuritaire du parc d'actifs tout en permettant un meilleur contrôle des coûts. Le Ministère peut ainsi veiller au renouvellement et au maintien des infrastructures en place dans le respect non seulement de la capacité collective des contribuables de payer, mais aussi de celle de l'industrie à réaliser l'ensemble des travaux que commandent les investissements.

Asphaltage du tablier du pont au-dessus de la rivière Lorette sur l'autoroute Henri-IV, à Québec. Prélèvement et échantillonnage d'enrobé bitumineux sur chantier.
Source : Photothèque du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

En 2015-2016, près de 511,3 millions de dollars ont été consacrés à la conservation des chaussées. Ces sommes ont permis de maintenir la qualité des chaussées sur l'ensemble du réseau.

PROPORTION DE CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EN BON ÉTAT (%)[a, b]

PS 4

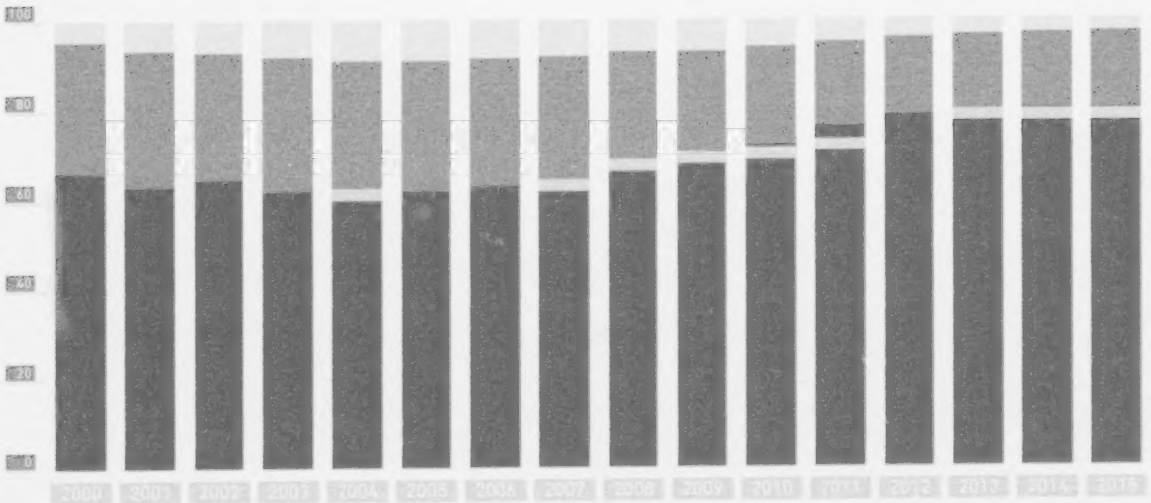
	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
Ensemble du réseau supérieur	78,4	79,0	79,9	79,8	78,4
Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur[c]	88,2	88,3	87,9	87,8	88,2
Hors réseau stratégique en soutien au commerce extérieur	74,5	75,3	76,7	76,5	74,5

a Selon l'indice de rugosité international portant sur le confort de roulement.
b Les résultats présentés sont calculés à partir des données concernant l'année civile.
c Le volet routier du Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur est un sous-ensemble du réseau routier supérieur qui soutient les échanges commerciaux du Québec, en particulier avec le reste du Canada et les États-Unis.

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

ÉTAT DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR



RÉSULTATS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bon état (%)	65,9	63,1	64,3	62,2	61,3	62,1	63,2	64,2	67,7	69,4	72,2	76,2	78,4	79,0	79,9	79,8
Déficience mineure (%)	29,5	30,4	28,8	29,9	29,7	28,7	28,6	27,7	25,5	23,8	22,0	19,1	17,8	17,4	16,9	17,2
Déficience majeure (%)	4,6	6,5	6,9	7,9	9,0	9,2	8,2	8,1	6,8	6,8	5,8	4,7	3,8	3,6	3,2	3,0
Cible en bon état (%)	–	–	–	–	61,0	–	–	63,0	67,7	69,0	70,0	72,0	–	78,4	78,4	78,4

Commentaires :

→ En 2015, selon l'indice de rugosité international portant sur le confort de roulement, la chaussée était en bon état sur 79,8 % du réseau routier supérieur. Il s'agit d'une légère diminution de 0,1 point de pourcentage par rapport à 2014.

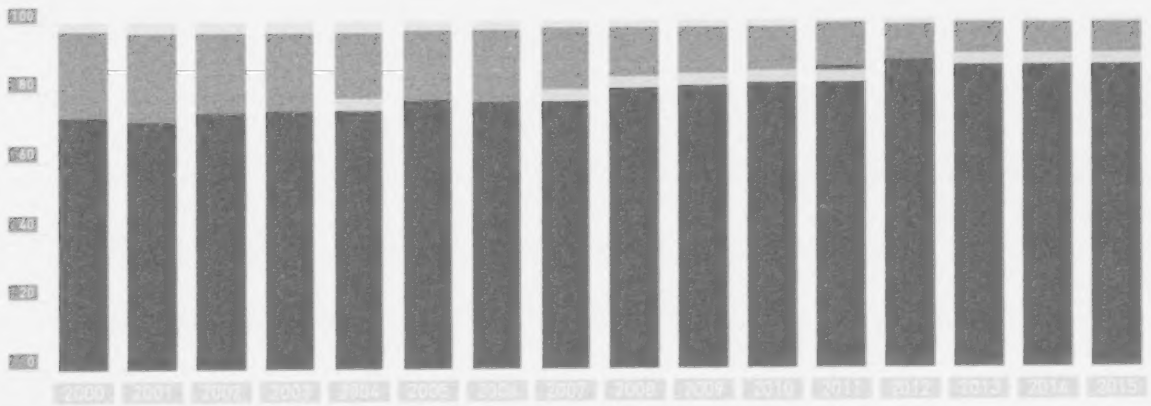
→ Bien que la cible soit atteinte, la longueur des travaux de réfection réalisés sur des chaussées déficientes n'a pas été suffisante pour contrer la dégradation naturelle du réseau, et donc pour maintenir la proportion de chaussées en bon état.

→ Toutefois, la proportion de déficiences majeures a diminué de 0,2 point de pourcentage par rapport à celle de l'année précédente.

→ Une chaussée en bon état présente un confort de roulement jugé acceptable pour une classe de routes donnée. Le seuil d'acceptabilité a été fixé de façon à assurer confort et sécurité aux usagers selon la classe de la route.

→ Une chaussée déficiente présente un confort de roulement jugé inapproprié. Cette déficience est jugée mineure ou majeure, selon le degré de dégradation de la chaussée. De façon générale, une intervention de surface est suffisante pour corriger une déficience mineure et une intervention en profondeur est requise en cas de déficience majeure.

ÉTAT DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU STRATÉGIQUE EN SOUTIEN AU COMMERCE EXTÉRIEUR



RÉSULTATS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bon état (%)	72,7	71,5	73,8	74,3	76,4	77,5	76,9	78,6	82,1	83,1	84,0	86,8	88,2	88,3	87,9	87,8
Déficience mineure (%)	24,8	25,5	23,2	22,4	20,8	19,8	20,7	19,4	16,4	15,3	14,4	12,2	10,8	10,8	11,2	11,3
Déficience majeure (%)	2,5	3,0	3,0	3,3	2,8	2,7	2,4	2,0	1,5	1,6	1,6	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9
Cible en bon état (%)	–	–	–	–	76,0	–	–	78,0	82,1	83,0	83,5	84,0	–	88,2	88,2	88,2

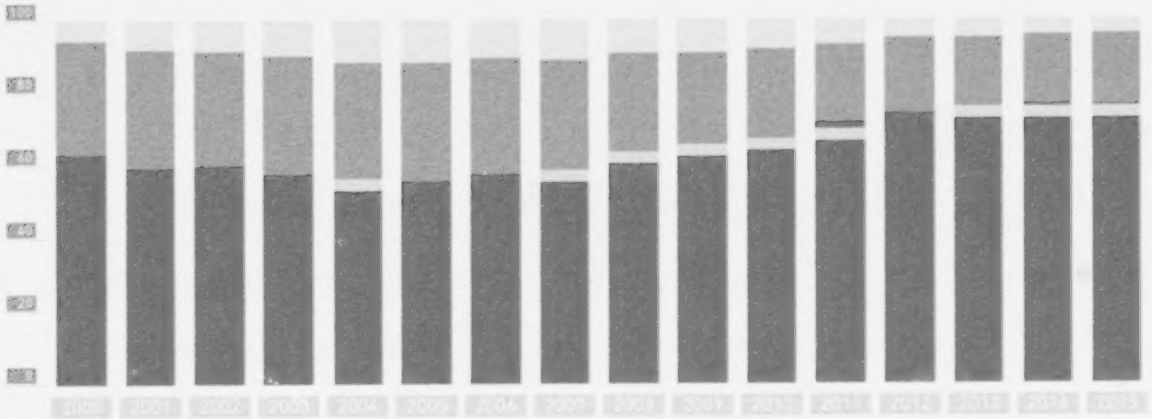
→ Sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, la proportion de chaussées en bon état a légèrement diminué de 0,1 point de pourcentage par rapport à 2014, pour s'établir à 87,8 %. Tout comme pour le réseau routier supérieur, la longueur des travaux de réfection réalisés sur des chaussées déficientes n'a pas été suffisante pour contrer la dégradation naturelle du réseau, et donc pour maintenir la proportion de chaussées en bon état.

→ La proportion de chaussées en condition de déficience majeure s'est maintenue à 0,9 % en 2015.

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

ÉTAT DES CHAUSSÉES HORS RÉSEAU STRATÉGIQUE EN SOUTIEN AU COMMERCE EXTÉRIEUR



RÉSULTATS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bon état (%)	63,6	59,9	60,5	57,5	55,5	56,1	57,9	58,5	62,0	64,1	67,5	72,0	74,5	75,3	76,7	76,5
Déficience mineure (%)	31,1	32,2	31,0	32,8	33,1	32,2	31,7	31,0	29,1	27,1	25,1	21,8	20,7	20,0	19,2	19,6
Déficience majeure (%)	5,3	7,9	8,5	9,7	11,4	11,7	10,4	10,5	8,9	8,8	7,4	6,2	4,8	4,7	4,1	3,9
Cible en bon état (%)	–	–	–	–	55,0	–	–	57,0	62,0	64,0	66,0	68,0	–	74,5	74,5	74,5

→ Pour le réseau routier qui ne fait pas partie du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, la proportion de chaussées en bon état se chiffrait à 76,5 % en 2015. Il s'agit d'une légère diminution de 0,2 point de pourcentage par rapport à la proportion observée en 2014.

→ Tout comme pour le réseau routier supérieur et le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, la longueur des travaux de réfection réalisés sur des chaussées déficientes n'a pas été suffisante pour contrer la dégradation naturelle du réseau, et donc pour maintenir la proportion de chaussées en bon état. La cible est tout de même atteinte.

→ Les routes dont la chaussée présente une déficience majeure représentent 3,9 % du réseau à l'extérieur du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, une baisse de 0,2 point de pourcentage par rapport à l'année précédente.

LES STRUCTURES

Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère comprend plus de 5 400 structures dont la longueur est de 4,5 m ou plus[12]. Près de 70 % de l'actif a été construit au cours des années 1960 à 1980. Puisque des travaux de réparation deviennent habituellement nécessaires 30 ans après la construction d'un ouvrage, les besoins d'entretien et de réparation sont aujourd'hui considérables. En 2015-2016, 849,8 millions de dollars[13] ont été consacrés à la mise aux normes des structures.

12. Ces données ne comprennent pas les quelque 4 300 ponts municipaux dont l'entretien a été repris par le Ministère en janvier 2008. Leur état est présenté sous l'indicateur 6 du Plan stratégique, « Proportion des ponts sur le réseau municipal en bon état ».

13. Ce montant inclut la contribution des partenaires.

Profil amont du pont d'aluminium en direction de Saguenay (auparavant Arvida), avant les travaux de réfection.
Source : Photothèque du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

PROPORTION DES STRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EN BON ÉTAT (%)[a, b]

PS [illegible] 5

2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
69,9	71,2	72,6	74,2	69,9

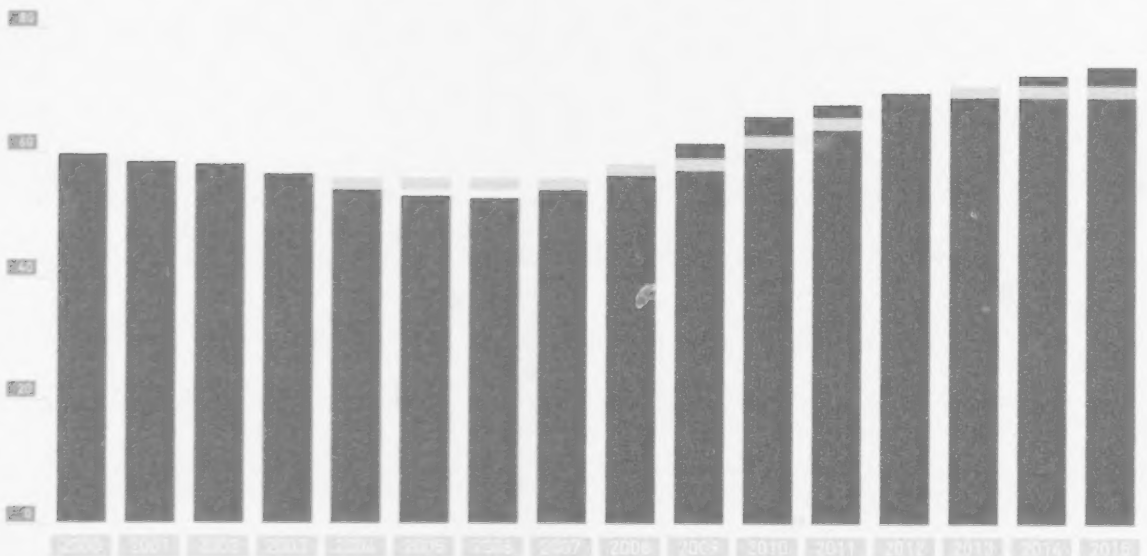
a Une structure en bon état ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.
b Les résultats présentés sont calculés à partir des données concernant l'année civile.

Commentaires :

→ Les résultats montrent que la remise en état du parc de structures amorcée en 2007-2008 s'est poursuivie activement au cours de l'année 2015-2016 sur le réseau supérieur.

→ La proportion des structures en bon état sur le réseau routier supérieur dépasse la cible fixée et a augmenté de 1.6 % par rapport à celle enregistrée pour l'année 2014-2015. Depuis 2008-2009, le nombre de structures en bon état enregistré a connu une augmentation de plus de 16 %.

ÉTAT DES STRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR



RÉSULTATS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bon état (%)	59,9	58,7	58,1	56,8	54,8	53,3	52,9	54,5	57,7	61,8	66,2	68,1	69,9	71,2	72,6	74,2
Cible en bon état (%)	–	–	–	–	55,0	55,0	55,0	55,0	57,5	58,2	61,6	65,0	–	69,9	69,9	69,9

LA GESTION DES PONTS SITUÉS SUR LE RÉSEAU MUNICIPAL

En janvier 2008, le Ministère a repris, par décret gouvernemental, la gestion de près de 4 300 ponts situés sur le réseau municipal. Au 1er avril 2008, 43 % des ponts étaient en bon état, tandis que plusieurs autres présentaient des pertes de fonctionnalité. Compte tenu de l'état de certains de ces ouvrages et afin de prolonger leur maintien en service, le Ministère a décidé d'y limiter la circulation.

Ainsi, plus de 36 % des ponts sous la responsabilité du Ministère et situés sur le réseau municipal étaient visés par cette mesure en 2015. En 2015-2016, 103,2 millions de dollars[14] ont été consacrés aux ponts situés sur le réseau municipal.

PROPORTION DES PONTS SUR LE RÉSEAU MUNICIPAL EN BON ÉTAT[a, b] (%)

PS 6

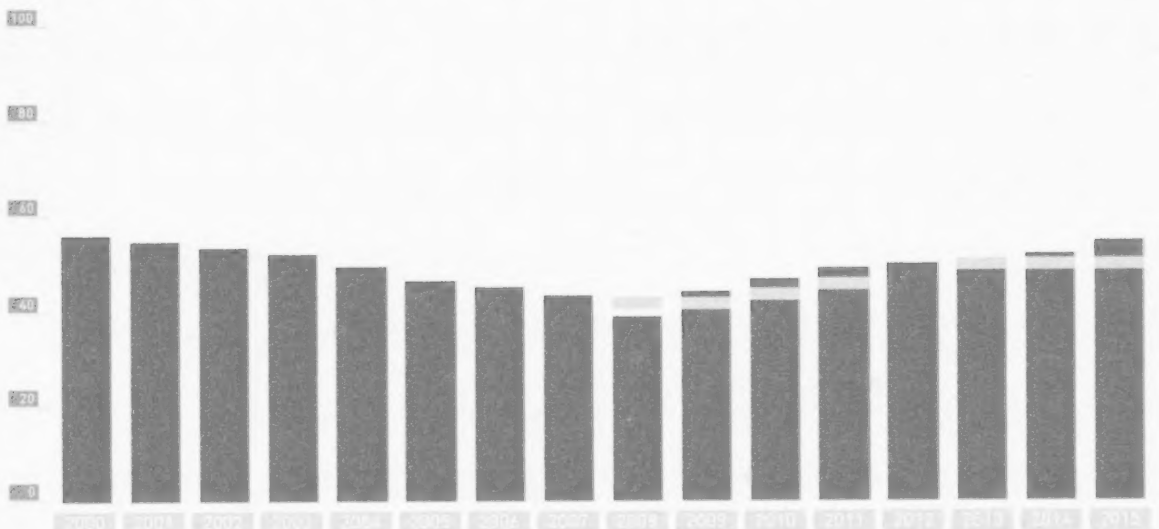
2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
49,7	50,4	51,7	54,3	49,7

a Un pont en bon état ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.
b Les résultats présentés sont calculés à partir des données concernant l'année civile.

Commentaire :

→ Pour 2015-2016, le nombre de ponts en bon état sur le réseau municipal a connu une hausse de 2,6 points de pourcentage. La cible est dépassée encore cette année. Depuis 2008-2009, une augmentation de plus de 15 points de pourcentage du nombre de structures en bon état a été enregistrée.

PROPORTION DES PONTS SUR LE RÉSEAU MUNICIPAL EN BON ÉTAT



RÉSULTATS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bon état (%)	55,8	54,2	53,1	51,6	49,3	46,1	44,8	43,0	38,6	43,8	46,6	48,7	49,7	50,4	51,7	54,3
Cible en bon état (%)	–	–	–	–	–	–	–	–	41,1	41,1	43,5	45,3	–	49,7	49,7	49,7

14. Ce montant inclut la contribution des partenaires.

LA RÉVISION DES PROGRAMMES D'AIDE FINANCIÈRE À LA VOIRIE LOCALE

OVT Depuis la rétrocession du réseau routier local aux municipalités, en 1993, le Ministère accorde une aide technique et financière au milieu municipal pour l'entretien et pour l'amélioration du réseau routier local, notamment par la mise en œuvre de trois programmes : le Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local, le Programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal et le Programme d'aide à la réfection des ouvrages d'art municipaux. Le Ministère accorde aussi une aide à l'entretien des routes d'accès aux localités isolées.

En 2012, le Ministère a amorcé une réflexion afin de moderniser ces programmes et s'est affairé à les réviser avec l'objectif premier de maintenir en état les structures et les routes par des travaux d'immobilisation. Cette modernisation repose sur trois principes fondamentaux :

- → l'équité dans l'octroi de l'aide financière entre les multiples bénéficiaires ;
- → une reddition de comptes visant à assurer la saine gestion des fonds publics ;
- → un partenariat avec le monde municipal, auprès duquel le Ministère joue un rôle d'accompagnateur en matière de mobilité et de sécurité routière.

Cette démarche s'est amorcée par la mise en place, en 2012, d'un volet « Plan d'intervention en infrastructures routières locales » (comprenant le Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal). Jusqu'à présent, 71 municipalités régionales de comté se sont vues accorder une aide financière afin de cibler les infrastructures qu'elles jugent prioritaires sur leur réseau routier local.

La démarche s'est poursuivie en 2015-2016 par la mise sur pied d'un nouveau programme intitulé « Réhabilitation du réseau routier local ». Il dispose d'une enveloppe totale de 50 millions de dollars pour ses deux volets constitutifs. Le volet « Redressement des infrastructures routières locales » vise à soutenir financièrement les municipalités pour la réalisation de travaux d'amélioration du réseau routier local découlant d'un plan d'intervention en infrastructures routières locales ou d'un plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal. Quant au volet « Accélération des investissements sur le réseau routier local », il offre un soutien financier aux municipalités pour la réalisation de travaux d'amélioration sur le réseau routier local de niveaux 1 et 2, non prévus à l'intérieur d'un plan d'intervention. Le volet « Accélération des investissements sur le réseau routier local » est la suite du programme du même nom, introduit en 2014-2015, et qui avait connu un grand succès.

OBJECTIF 1.3

Soutenir la complémentarité et l'efficacité des modes de transport des marchandises

Terminal maritime de Grande-Anse, au Saguenay
Source : Port de Saguenay

LES SUBVENTIONS ENGAGÉES POUR LES PROJETS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES

L'efficacité des déplacements liés aux échanges commerciaux entre le Québec et ses partenaires repose sur la qualité des infrastructures multimodales et routières du Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur. Il en va de même pour le commerce intraprovincial du Québec.

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

Des modes de transport variés et efficaces permettent aux expéditeurs de desservir des marchés toujours plus éloignés en fonction des avantages propres à chaque mode de transport et des créneaux qu'ils occupent, tout en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le maintien de l'intégrité des infrastructures maritimes et ferroviaires, le développement de centres multimodaux performants, l'harmonisation des normes par la conclusion d'ententes avec les administrations voisines, de même que l'utilisation des systèmes de transports intelligents sont essentiels pour optimiser les déplacements et, ainsi, assurer de façon sécuritaire, durable et à un coût avantageux, le transport des marchandises entre les diverses régions du Québec et vers les marchés extérieurs.

Des investissements viennent aussi améliorer la complémentarité et l'efficacité des différents modes de transport des marchandises, que ce soit par le développement du transport intermodal, par des mesures d'efficacité énergétique ou d'amélioration des procédés et des pratiques logistiques, par la conversion vers des sources d'énergie moins émettrices de gaz à effet de serre ou encore par la modernisation des équipements. Pour le secteur du camionnage et de la livraison, par exemple, il peut s'agir d'installer des équipements améliorant l'aérodynamisme des véhicules, d'acquérir des véhicules à propulsion hybride ou électrique, ou encore d'effectuer une conversion vers des énergies moins émettrices de gaz à effet de serre, comme le gaz naturel ou le biométhane. En plus d'être bénéfiques pour l'environnement et de réduire la dépendance au pétrole, ces investissements dans l'amélioration de l'efficacité énergétique permettent de réduire les coûts d'exploitation de chaque mode de transport.

VALEUR DES SUBVENTIONS ENGAGÉES[a] POUR LES PROJETS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES (M $)

PS [illegible] 7 SVT

	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Ferroviaire	7,3[b]	–	1,6	1,3
Maritime	3,6[b]	–	7,7	6,5
Routier	6,1[c]	4,7	3,2	6,5

a La subvention engagée correspond parfois à une somme maximale. Dans certains cas, l'aide financière totale versée peut être moindre que la subvention engagée si les critères à partir desquels cette dernière a été calculée ne sont pas atteints.

b L'état 2012-2013 présente les montants engagés dans le cadre du Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier, ferroviaire et maritime — volet ferroviaire et maritime, et du Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire, qui se sont terminés respectivement le 31 décembre 2012 et le 31 mars 2013.

c L'état 2012-2013 présente les montants engagés dans le cadre du Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier, ferroviaire et maritime — volet routier, qui s'est terminé le 31 décembre 2012.

Commentaires :

→ En 2015-2016, près de 5,7 millions[15] ont été engagés dans le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire, soit 3,3 millions de dollars pour le maritime, 0,1 million de dollars pour le ferroviaire et 2,3 millions pour le secteur du transport aérien. La somme affectée au transport aérien n'est pas reportée dans le tableau des résultats, car elle a été octroyée à un secteur autre que ceux qui font l'objet d'un suivi dans le présent indicateur.

→ De plus, le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal a fait l'objet d'engagements de près de 4,5 millions de dollars, soit 1,3 million pour le ferroviaire et 3,2 millions pour le maritime.

→ Finalement, afin de favoriser l'utilisation d'équipements et de technologies permettant la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises et pour des projets de démonstration et d'homologation d'une technologie, le Ministère a octroyé des aides financières pour un total de plus de 6,5 millions de dollars dans le cadre du Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Écocamionnage).

15. Cette somme comprend une aide financière maximale de 3 millions de dollars accordée à l'Administration portuaire de Québec pour la mise en place de systèmes de branchement à quai. Toutefois, cette dernière a abandonné le projet en février 2016.

LE MAINTIEN DE L'INTÉGRITÉ DES INFRASTRUCTURES MARITIMES ET FERROVIAIRES

OVT Le Ministère poursuit son intervention visant à favoriser le maintien de l'intégrité de certains réseaux ferroviaires et d'infrastructures maritimes dans un souci de sécurité, de compétitivité économique et de développement durable.

Société du chemin de fer de la Gaspésie

Le 15 mai 2015, une convention de vente d'actifs et d'exploitation intérimaire a été signée entre le gouvernement du Québec et la Société du chemin de fer de la Gaspésie, une transaction d'une valeur de 3,9 millions de dollars. Ainsi, le gouvernement est maintenant propriétaire des infrastructures ferroviaires et de l'emprise situées entre Matapédia et Gaspé (325 km). Cet investissement assurera le maintien des services de transport ferroviaire en Gaspésie.

Chemin de fer Québec Central

Des dépenses et des investissements totalisant 1,8 million de dollars ont été réalisés en 2015-2016 afin que soient maintenues l'intégrité et la sécurité d'une partie du réseau du Chemin de fer Québec Central, propriété du Ministère.

Entente Canada-Québec

L'Entente Canada-Québec sur la réhabilitation des infrastructures ferroviaires des chemins de fer d'intérêt local est prolongée jusqu'au 31 décembre 2016[16]. Tous les travaux étaient terminés en date du 31 mars 2015. Une vérification financière, visant à garantir que les fonds ont été versés aux fins prévues par l'Entente Canada-Québec, était en cours à la fin de l'année financière. Le Québec n'a plus de versement à effectuer dans le cadre de cette entente. La contribution fédérale restante consiste en un montant résiduel qui couvre la réalisation d'une étude rétrospective et en un versement au Chemin de fer Québec Central.

Infrastructures maritimes du Nunavik

L'entente pour l'entretien courant et périodique des infrastructures maritimes du Nunavik a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2016. Un montant de 85 000 dollars a été versé à l'Administration régionale Kativik, à la suite de la réception de la planification annuelle des travaux, comme prévu à l'entente.

OBJECTIF 1.4

Contribuer à l'accessibilité et à la vitalité des régions

Vue du nouveau tronçon de la route 112 reliant Thetford Mines et Saint-Joseph-de-Coleraine.
Source : Photothèque du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

OVT En 2015-2016, plusieurs projets routiers majeurs étaient en cours de réalisation à l'échelle du Québec. Ainsi, grâce à l'ensemble des investissements routiers consentis, la sécurité et la mobilité des personnes et des marchandises se sont vues renforcées sur l'ensemble du territoire québécois. L'accessibilité et la vitalité des régions en seront également accrues. À court terme, l'ampleur des investissements consacrés au réseau routier constitue un apport économique majeur et concret pour le Québec, et contribue chaque année à la création et au maintien de milliers d'emplois. Le présent rapport décrit les principaux projets majeurs d'infrastructure publique en cours de réalisation inscrits au Plan québécois des infrastructures 2015-2025.

16. L'entente est rétroactive au 1er avril 2013 et les travaux devaient être terminés au plus tard le 31 mars 2015.

PS Plan stratégique 2013-2015

SOT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

ÉTAT DES PROJETS ROUTIERS MAJEURS EN RÉALISATION, PAR RÉGION

PS 2015-2016 8

CIBLE

Mener à terme tous les projets annoncés, dans le respect des délais et des budgets.

Projets en réalisation assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique[17]

CHAUDIÈRE-APPALACHES

Relocalisation permanente de la route 112 à Thetford Mines

Amorcé en janvier 2011, le projet a pour objet la relocalisation permanente de la route 112, entre Thetford Mines et Saint-Joseph-de-Coleraine, dans la région de Chaudière-Appalaches, à la suite d'un glissement de terrain survenu en 2009 sur la paroi d'une mine à ciel ouvert. Il consiste à construire un nouveau tronçon de route de 10,3 km selon les normes en vigueur pour une route nationale.

Les travaux de construction sont achevés et la nouvelle route est en service depuis le 30 octobre 2015. Seuls des travaux correctifs et d'aménagements paysagers sont prévus pour l'année 2016.

MONTRÉAL

Réaménagement du rond-point Dorval (composante routière)[18]

La composante routière du projet de réaménagement de l'échangeur Dorval consiste principalement à séparer les trafics locaux et autoroutiers par la création de liens directs entre l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et les autoroutes 20 et 520. L'accès au transport collectif et la sécurité des piétons et des cyclistes seront également améliorés.

Le projet compte 24 lots de construction, dont 16 sont terminés et 2 sont en construction, pour un avancement du projet à 73,9 %. Au cours de l'année 2015-2016, 2 nouveaux lots ont été créés à partir des lots existants pour faciliter l'avancement des travaux. Ceci n'implique pas l'ajout de travaux. Il s'agit de la construction d'une conduite pluviale sous l'autoroute 520 (lot 21-A) et de la construction partielle de la bretelle d'autoroute 520 Est vers l'avenue Michel-Jasmin (lot 27-A).

Un contrat visant la construction de ponts d'étagement pour permettre des liens directs entre l'autoroute 20 et l'aéroport a été octroyé le 24 mars 2016.

Reconstruction de l'échangeur Turcot

Projet Turcot – À l'avant-plan, le futur pont de la rue Saint-Jacques au-dessus de l'autoroute 15.
Source : Groupe Lemay/DAA pour le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Ce projet vise la reconstruction des échangeurs Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest, des tronçons des autoroutes 20, 720 et 15 qui s'y raccordent et le déplacement du corridor de transport de l'autoroute 20 et des voies ferroviaires vers le nord. Ces infrastructures ont près de 50 ans et doivent être reconstruites en conservant minimalement le nombre actuel de voies, car l'échangeur est un lien stratégique indispensable pour le transport des personnes et des marchandises, autant pour la région de Montréal que pour l'ensemble du Québec (près de 300 000 véhicules y circulent chaque jour). De nombreuses mesures en faveur du transport collectif et actif sont prévues ou déjà en place. La reconstruction s'exécute au sol ou à côté des structures actuelles afin de limiter les entraves sur le réseau autoroutier et de maintenir la circulation sur les infrastructures existantes jusqu'à leur démolition.

17. Lorsqu'un projet majeur est assujetti à la Directive, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports peut entreprendre les travaux après l'approbation du dossier d'affaires et l'autorisation d'amorcer la réalisation du projet par le Conseil des ministres.

18. En novembre 2011, le Gouvernement du Québec a décidé de scinder le projet en deux et d'assujettir sa poursuite à la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, remplacée depuis février 2014 par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Les travaux de la composante routière étant avancés, leur poursuite a été autorisée bien qu'un dossier d'affaires n'ait pas été déposé.

La stratégie de mise en œuvre du projet de reconstruction comprend deux volets : les travaux préparatoires accomplis en mode traditionnel par le Ministère et les activités connexes (volet 1), ainsi que la reconstruction des infrastructures principales réalisée en mode conception-construction (volet 2).

Les travaux du volet 1 ont débuté en juillet 2011 et devraient se terminer en 2017. Pour le volet 2, le contrat de réalisation en mode conception-construction a été signé le 27 février 2015 avec le consortium KPH Turcot. Les travaux de ce dernier volet ont commencé en mars 2015 et leur fin est prévue en septembre 2020. Au 31 mars 2016, l'avancement des travaux réalisés, basé sur l'estimation des coûts, était de 27,8 %.

Projets en réalisation non assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique[19]

BAS-SAINT-LAURENT

Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Notre-Dame-des-Neiges

Le projet consiste à prolonger l'autoroute 20 à une chaussée unique à deux voies contiguës. Ce projet est d'une longueur de 24,4 km. Une première section de 9,8 km entre Cacouna et L'Isle-Verte est en service depuis décembre 2011. L'autre section de 14,6 km entre L'Isle-Verte et Notre-Dame-des-Neiges est en service depuis le 9 novembre 2015.

La phase I, qui consiste en la construction d'un tronçon de 45 km entre Rimouski (secteur du Bic) et Mont-Joli, est terminée depuis 2008. La mise en service de la phase II, un tronçon de 24,4 km entre Cacouna et Notre-Dame-des-Neiges, a été terminée à l'automne 2015.

Réaménagement de la route 185 entre l'autoroute 20 et la frontière du Nouveau-Brunswick — Phases I et II

Le projet de réaménagement de la route 185 consiste en la construction de l'autoroute 85 à quatre voies sur deux chaussées séparées, sur une distance de 94 km. Ce projet a été scindé en trois phases, dont seules les deux premières sont inscrites au Plan québécois des infrastructures dans la catégorie « Projets en réalisation ».

Les quatre tronçons de la phase I ont été mis en service entre 2002 et 2011. Environ 99 % des travaux de l'ensemble de la phase II étaient terminés le 31 mars 2016. En effet, en 2013 et en 2014, 25,5 km d'autoroute ont été mis en service alors que le dernier tronçon de 7,5 km d'autoroute a été mis en service le 7 octobre 2015.

CAPITALE-NATIONALE

Réfection de l'autoroute Dufferin-Montmorency — Phases III à VIII

Le projet consiste en la réfection des structures de l'autoroute 440 (Dufferin-Montmorency) à Québec, incluant notamment la réfection de la structure surélevée, qui comporte 15 ponts d'étagement, 1 pont sur rivière et 2 murs de soutènement, la reconstruction de la chaussée des approches, de l'éclairage routier et des systèmes d'avertissement de brouillard, le remplacement de la supersignalisation, l'ajout de caméras de circulation et l'aménagement des abords de route.

Tous les travaux planifiés jusqu'en 2015-2016 ont été réalisés. De plus, certains travaux planifiés en 2016-2017 ont été devancés à l'année 2015-2016. Globalement, environ 95 % des travaux sont terminés.

19. Tout projet majeur autorisé par le ministre et en cours de réalisation avant l'application de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

Réaménagement de l'échangeur Charest et Robert-Bourassa à Québec

Le projet consiste à reconstruire l'échangeur de l'autoroute 440 (Charest) et de l'autoroute 740 (Robert-Bourassa) sur le territoire de la ville de Québec. Les travaux incluent le remplacement des ponts d'étagement, de la chaussée, du drainage, de l'éclairage, des feux de circulation, de la supersignalisation, des systèmes de transport intelligent et de l'aménagement des abords routiers.

Les voies réservées pour les autobus ont été mises en service en novembre 2013 et celles pour le covoiturage, en septembre 2014. Des travaux d'aménagement paysager et quelques correctifs mineurs ont été réalisés en 2015. Le projet est terminé, à l'exception de travaux d'entretien prévus en 2016.

CAPITALE-NATIONALE – SAGUENAY–LAC-SAINT-JEAN

Construction d'une route à quatre voies entre Québec et Saguenay (autoroute 73)

Le projet consiste à réaliser une route à quatre voies et à chaussées séparées sur 174 km entre Québec et Saguenay. Ce projet a pour objectifs principaux de favoriser les déplacements sécuritaires par la réduction des risques d'accidents frontaux et d'accidents avec la grande faune, d'assurer la fluidité de la circulation et de répondre à l'augmentation prévue de celle-ci, de même que de contribuer à l'essor économique de la région.

Les travaux ont débuté en 2002 et ont en grande partie été terminés en 2013. Des travaux d'aménagement paysager ont eu lieu en 2014-2015 et se termineront en 2016.

CHAUDIÈRE-APPALACHES

Élargissement de l'autoroute 73 entre Sainte-Marie et Saint-Joseph — Phase II

Le projet consiste à construire la deuxième chaussée de l'autoroute 73 sur une distance totale de 28,9 km entre les villes de Sainte-Marie et de Saint-Joseph-de-Beauce. Ce projet inclut la construction de 12 structures.

La mise en service des cinq tronçons d'autoroute a été effectuée en 2011, 2013, 2014 et 2015. Toutefois, un dernier chantier (Sainte-Marie) reprendra en 2016 afin de réaliser la réfection de la chaussée existante (en direction sud). Une fois ces travaux terminés, les usagers rouleront définitivement sur la pleine longueur du doublement de l'autoroute 73.

Prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges

Le projet consiste à prolonger l'autoroute 73 sur une distance totale de 17,7 km entre la ville de Beauceville et la route 204 à Saint-Georges. Ce projet inclut la construction de 29 structures et l'aménagement de 2 nouveaux échangeurs, soit celui de la route des Pins à Notre-Dame-des-Pins et celui de la 74e Rue à Saint-Georges.

À l'exception de quelques travaux d'aménagement paysager dans certains secteurs, six des sept tronçons du prolongement de l'autoroute 73 sont terminés. L'autoroute est maintenant accessible entre la route des Pins (Notre-Dame-des-Pins) et la route 204 à Saint-Georges. La mise en service du dernier tronçon entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins est prévue pour l'automne 2016.

CÔTE-NORD

Prolongement de la route 138 de Natashquan à Kégaska

Le projet de prolongement de la route 138 de Natashquan à Kegaska sur le territoire de la Basse-Côte-Nord permet de désenclaver des communautés isolées et comporte quatre phases pour une longueur totale de 44 km.

Les quatre phases du projet ont fait l'objet d'ententes entre le Conseil des Montagnais de Natashquan et le Gouvernement du Québec sous la forme de projets pilotes de formation et d'employabilité. Les quatre phases ont été mises en service respectivement en 2005, 2013, 2012 et 2014. Les travaux réalisés en 2015-2016 sont le parachèvement du réaménagement de l'ancien corridor routier et des retenues temporaires pour la réception des travaux, l'aménagement et l'engazonnement ainsi que le parachèvement de la construction d'un pont au-dessus de la rivière Clay.

La fin de l'ensemble des travaux est prévue pour 2016 après les travaux d'aménagement paysager et des correctifs mineurs.

Construction d'une voie de contournement de Longue-Rive

La section de la route 138, traversant la municipalité de Longue-Rive, présente un tracé déficient, une emprise très étroite et une détérioration importante de la chaussée. Le projet de construction d'une route de contournement est d'une longueur de 8 km. La réalisation de ce projet permet d'assurer la sécurité des usagers et des riverains et d'améliorer la fluidité de la circulation. À la suite de la mise en service de ce nouveau tronçon, la route actuelle sera rétrocédée à la Municipalité.

La route de contournement a été mise en service à la mi-octobre 2014. La réfection de l'ancienne portion de la route 138 traversant le village est en cours de préparation, avant sa rétrocession à la Municipalité.

SAGUENAY—LAC-SAINT-JEAN

Prolongement de l'autoroute 70 vers la ligne Bagot

Le projet consiste en la construction d'un tronçon autoroutier sur 7,6 km entre la fin de l'autoroute actuelle et le chemin de la Grande-Anse (chemin de la Ligne Bagot), à La Baie. Il s'agit de la phase I du projet de prolongement de l'autoroute 70 entre Chicoutimi et La Baie.

La construction de deux structures complexes au-dessus du chemin de la Grande-Anse, commencée en septembre 2014, s'est terminée à l'automne 2015. Un dernier contrat de terrassement a débuté en août 2015. Deux contrats d'asphaltage sont prévus pour être réalisés sur deux ans ; le premier a commencé en août 2015 et le second sera lancé en appel d'offres public à l'été 2016. Environ 70 % des travaux sont terminés.

ESTRIE

Contournement sud de Sherbrooke par le prolongement de l'autoroute 410 — Phase I

La phase I consiste à prolonger l'autoroute 410 jusqu'à l'intersection des routes 108 et 143 dans l'arrondissement de Lennoxville, soit sur une distance de 8 km.

En novembre 2014, un tronçon d'autoroute a été ouvert à la circulation jusqu'au chemin Belvédère. Le tronçon entre le chemin Belvédère et les routes 108 et 143 a été mis en service en octobre 2015. L'ensemble des travaux de la phase I sera terminé en 2016.

PS Plan stratégique 2013-2015

OVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

MONTÉRÉGIE

Prolongement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine — Phases I et II

Le prolongement de l'autoroute 35 consiste en la construction de 38 km d'autoroute reliant Saint-Jean-sur-Richelieu à la frontière américaine. Les phases I et II correspondent au tronçon de 25 km situé entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la route 133 à Saint-Sébastien.

Les travaux des phases I et II ont débuté en 2009. Ces deux phases sont ouvertes à la circulation depuis octobre 2014, à l'exception de l'échangeur Saint-Alexandre. À cet effet, le Ministère est en attente d'une décision du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques afin d'établir sa localisation. En 2015-2016, les travaux de raccordement de la route 133 au carrefour giratoire à Saint-Jean-sur-Richelieu ont été réalisés.

Réaménagement de l'échangeur entre les autoroutes 20 et 25, et la route 132 à Longueuil

Cette deuxième phase du projet de réaménagement de l'échangeur inclut la reconstruction de la chaussée en béton sur les autoroutes 20 et 25, entre l'échangeur et la sortie 91 (boulevard Industriel) plus à l'est. Le projet comprend la reconstruction complète de trois ponts d'étagement, ainsi que la reconstruction d'infrastructures connexes, notamment le drainage, l'éclairage, la signalisation et les systèmes de transport intelligents.

Des travaux d'aménagement paysager ainsi que des travaux pour l'installation des systèmes de transport intelligents ont été réalisés en 2015-2016. Les travaux de cette phase, réalisés à 99 %, prendront fin en 2016.

Reconstruction des échangeurs entre les autoroutes 20 et 30 à Boucherville

Le projet comprend la reconstruction des deux ponts de l'autoroute 30 qui enjambent l'autoroute 20, la construction d'un nouveau pont permanent au centre des voies actuelles de l'autoroute 30, le remplacement de panneaux de supersignalisation et du système d'éclairage, de même que l'installation de systèmes de transport intelligents (panneaux à messages variables et caméras de circulation).

Les travaux prévus en 2015-2016 ont été réalisés à 95 %. Des travaux de pavage, de marquage et d'installation de panneaux à messages variables sont à compléter en 2016.

MONTRÉAL

Réaménagement de l'échangeur Décarie Nord entre les autoroutes 15 et 40 à Montréal

Le réaménagement vise à améliorer la sécurité et la fonctionnalité de l'échangeur, à réduire la congestion sur l'autoroute 40 en direction ouest et sur l'autoroute Décarie en direction nord, à favoriser le transport collectif et à améliorer les liens entre le réseau routier municipal et le réseau autoroutier. La mise en service a eu lieu en juin 2015.

Des interventions mineures ont été réalisées en 2015. Les travaux sont terminés à plus de 99 % et la fin de l'ensemble du projet est prévue pour 2016.

OUTAOUAIS

Prolongement de l'autoroute 5 du chemin de la Rivière au raccordement de la route 105

Le projet consiste au prolongement de l'autoroute 5 sur une distance d'environ 10 km (divisé en trois tronçons), en direction nord, sur le territoire de la MRC Les Collines-de-l'Outaouais.

Le premier tronçon d'environ 2,5 km (du chemin de la Rivière jusqu'au ruisseau Meech) a été mis en service en décembre 2009 et le deuxième tronçon d'environ 6,5 km (du ruisseau Meech jusqu'au contournement de Wakefield) a été mis en service en octobre 2014. Les montants investis en 2015-2016 concernaient le règlement de travaux supplémentaires réalisés par l'entrepreneur, incluant certains correctifs mineurs. La préparation des plans et devis du troisième tronçon (environ 1 km en contournement de la route 105 dans le secteur de Wakefield de la municipalité de La Pêche) se poursuit.

OUTAOUAIS – LAURENTIDES

Prolongement de l'autoroute 50 entre Doherty et Lachute

Le projet consiste à relier Gatineau (secteur Masson-Angers) à Lachute (90 km) par une chaussée à deux voies de circulation. Cet axe routier est-ouest permet de relier les villes de Gatineau et de Montréal dans une perspective de développement économique du Québec.

Le lien complet entre les régions de l'Outaouais (Gatineau – secteur Masson-Angers) et des Laurentides (Lachute) est en service depuis novembre 2012. Toutefois, quelques travaux correctifs ont été amorcés au cours de l'automne 2015 et devraient être terminés en juillet 2016.

NORD-DU-QUÉBEC

Prolongement de la route 167 vers les monts Otish

Le projet de la route des monts Otish concerne le prolongement de la route 167 vers le nord sur 143 km. Il reliera le réseau routier provincial existant et le chemin minier de la compagnie Stornoway Diamonds Corporation. La compagnie Stornoway, de son côté, est responsable de la réalisation d'un chemin minier sur une distance de 97 km pour un total de 240 km.

La construction des lots A (km 0 à km 82) et B (km 82 à km 143) s'est terminée en 2015, à l'exception du pavage des approches de ponts et des reprises mineures de travaux d'ensemencement et de plantation d'arbres, qui seront exécutés à l'été 2016. Quant au chemin minier (km 143 à km 240) sous la responsabilité de la compagnie minière, il a été mis en service à l'automne 2013.

Projets de maintien d'actifs en réalisation non assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique

D'ici la réalisation du projet majeur associé, prévu à plus long terme, un projet est créé pour assurer le maintien des structures et des systèmes en place afin de préserver l'intégrité de l'infrastructure routière. L'envergure et l'échéancier des travaux de maintien sont ajustés en fonction des dégradations observées et du début de la réalisation du projet majeur associé.

Ainsi, sept projets de maintien d'actifs en cours étaient inscrits au Plan québécois des infrastructures 2015-2025.

LA DESSERTE AÉRIENNE ET MARITIME DES RÉGIONS ÉLOIGNÉES OU ISOLÉES

Le Ministère est propriétaire de 26[20] aérodromes situés principalement dans les régions éloignées ou isolées du Québec. En plus d'engager des budgets d'exploitation pour les aérodromes dont il est responsable, le Ministère entend poursuivre son soutien financier aux résidents des régions éloignées afin de maintenir l'accessibilité des services actuels.

Pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2016, le soutien financier suivant a été offert :

→ Une subvention de 650 000 dollars accordée à l'aéroport de Mont-Joli pour l'allongement de sa piste. Quant au Programme d'aide au transport aérien destiné entre autres aux projets d'immobilisation pour les infrastructures aéroportuaires et aux projets visant les services aériens, il a pris fin le 31 mars 2015.

→ Le maintien du Programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents des régions éloignées et isolées, qui existe maintenant depuis plus de 20 ans ;

- pour l'année 2015-2016, environ 4 000 demandes ont été acceptées, pour un montant total versé de plus de 0,8 million de dollars[21].

Nouvelles infrastructures aéroportuaires de Tasiujaq, village nordique du [illegible]
Source : Administration régionale Kativik

20. Le nombre d'aérodromes dont le Ministère est propriétaire est passé de 27 à 26 en raison de la fermeture de l'aérodrome de L'Île-d'Entrée.

21. Ces données n'incluent pas les demandes des résidents du Nunavik, qui bénéficient d'un autre programme similaire géré par l'Administration régionale Kativik.

PS Plan stratégique 2013-2015

OVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

DESSERTE AÉRIENNE ET MARITIME DES RÉGIONS ÉLOIGNÉES OU ISOLÉES

PS 9 OVT

	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
Indice d'accessibilité du Nord et des régions éloignées ou isolées par liaisons aériennes régulières	ND[a]	104	98	97	100[b]
Nombre d'escales annuelles de navires offrant un service subventionné	12	12	12	12	12

a Au moment du calcul de l'indice, l'information n'était pas disponible sur les sites Web des transporteurs.

b La valeur de 100 correspond au niveau d'accessibilité-cible, fixé à 3,5 jours par semaine, qui repose sur l'hypothèse qu'au moins un jour sur deux par semaine, les populations des régions éloignées ou isolées devraient avoir accès aux grands centres urbains au moyen d'un vol direct.

Commentaires :

Accessibilité du nord et des régions éloignées ou isolées par liaisons aériennes régulières

→ L'indice d'accessibilité du Nord et des régions éloignées ou isolées[22] témoigne du niveau d'accessibilité de ces régions vers les grands centres urbains de Montréal et de Québec, sur la base du nombre moyen de jours par semaine pendant lesquels un service aérien normal est assuré en direction de ces villes. La valeur de 100 représente un niveau d'accessibilité de 3,5 jours par semaine ou encore de 1 jour sur 2.

Pour l'année 2015-2016, l'indice d'accessibilité se situe à 97. Cela signifie qu'en moyenne, les transporteurs aériens offrent, depuis les régions considérées, à raison de 3,4 jours[23] par semaine, un accès aérien direct à l'un ou l'autre des deux grands centres urbains du Québec, soit Montréal et Québec. Un accès direct correspond à un vol avec ou sans escale, sans changement d'appareil en cours de route et dont la durée d'une escale ne doit pas dépasser deux heures. Cette variation à la baisse de l'indice s'explique par une légère diminution de l'offre de services chez certains transporteurs aériens.

22 Les régions éloignées ou isolées sont les régions nordiques ou intermédiaires reconnues par Revenu Québec.

23 Cette moyenne concerne 45 liaisons actives ou potentielles réalisées à partir de 33 aérodromes situés en régions éloignées ou isolées.

Escales de navires en régions éloignées ou isolées

Depuis plusieurs années, le Ministère accorde une aide financière aux dessertes maritimes de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord ainsi que des Îles-de-la-Madeleine. Depuis août 2009, les contrats de ces dessertes sont gérés par la Société des traversiers du Québec. L'action du Ministère vise à maintenir et à améliorer un lien maritime jugé essentiel pour le transport des personnes et des marchandises entre ces régions, y compris l'île d'Anticosti et le reste du Québec.

→ En 2015-2016, le Ministère a octroyé une subvention de 97,7 millions de dollars, soit environ 80 % des revenus totaux de la Société des traversiers du Québec. Au 31 mars 2016, une somme résiduelle maximale de 0,2 million de dollars restait à être versée à la Société des traversiers du Québec à l'égard des nouvelles mesures de désenclavement hivernal de la Basse-Côte-Nord et d'Anticosti, pour lesquelles la subvention maximale autorisée est de 1,5 million de dollars. Cette aide financière a notamment permis de maintenir les 12 escales maritimes[24] se répartissant comme suit :

- Moyenne et Basse-Côte-Nord : 10 escales[25], à l'exception des ports de tête de ligne[26] de Rimouski et de Sept-Îles.
- Îles-de-la-Madeleine : 2 escales[27], à l'exception des têtes de ligne de Montréal et de Matane.

■ Vue aérienne de la piste d'atterrissage de l'aéroport de Port-Menier, sur l'île d'Anticosti.
Source : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Nouvelles mesures de désenclavement hivernal pour les résidents de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord

→ En janvier 2016, le Ministère a confirmé les modalités des nouvelles mesures de désenclavement hivernal pour les résidents de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord :

- Trois voyages de desserte maritime ont été ajoutés aux 41 voyages réguliers selon le contrat qui lie la Société des traversiers du Québec au transporteur Relais Nordik inc. Ces voyages supplémentaires en partance de Sept-Îles permettent de prolonger la période de réception des marchandises générales.
- Dès l'interruption du service maritime, en février, une nouvelle combinaison de mesures prend la relève pendant huit semaines :
  - L'ajout d'une mesure de réduction supplémentaire aux tarifs aériens pour le transport des passagers résidents (un rabais variant de 30 à 60 % du tarif courant par l'entremise du Programme de réduction des tarifs aériens existants). Un allégement administratif à la procédure de réclamation a aussi été mis en place par le Ministère afin que le traitement des remboursements aux résidents admissibles soit accéléré.
  - Une aide du gouvernement du Québec permettant aux résidents de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord de recevoir, par avion ou par camion, les denrées à un tarif semblable à celui du transport maritime en vigueur.

24. Une escale est un port desservi.
25. Desserte de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord : Port-Menier, Havre-Saint-Pierre, Natashquan, Kegaska, La Romaine, Harrington Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin et Blanc-Sablon.
26. Une tête de ligne est un port d'approvisionnement.
27. Desserte des Îles-de-la-Madeleine : Chandler et Cap-aux-Meules.

PS Plan stratégique 2013-2015

OVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

LA ROUTE VERTE

Cycliste circulant sur la portion lévisienne du parc linéaire de Lotbinière
Source : Photothèque du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

L'aménagement de pistes récréotouristiques doit contribuer à la vitalité des régions. Le gouvernement et les municipalités ont accompli des gestes importants pour favoriser le développement de la pratique du vélo au Québec, et ce, en assurant la sécurité des usagers. La Route verte, dont le chantier a été amorcé en 1995, traversait, en 2015, pas moins de 382[28] municipalités situées dans 16 régions du Québec. Une fois achevée, elle représentera un tracé de près de 5 299 km, soit le plus grand itinéraire cyclable en Amérique du Nord.

TAUX DE RÉALISATION DU RÉSEAU CYCLABLE DE LA ROUTE VERTE CONSOLIDÉE (%)

PS 10 OVT

2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
94	94	95	95	96

Commentaires :

→ En considérant les kilomètres existants (balisés et non balisés), le Ministère est en mesure d'évaluer l'état d'avancement de la Route verte consolidée. Il estime que celui-ci était de 95 % au 31 octobre 2015, ce qui correspond à 5 041 km réalisés. La cible de 96 % pour 2015-2016 n'a donc pas été atteinte, principalement en raison de la réduction des budgets alloués au développement de la Route verte.

→ Ce total comporte 4 853 km balisés et 188 km réalisés, mais non balisés. Il reste encore 30 km à planifier (tracé détaillé non défini) et 228 km en cours de réalisation (à construire ou à mettre aux normes).

→ La Route verte regroupe des liens cyclables qui sont sous la responsabilité du Ministère (45 %) et des municipalités (55 %). Pour aider les municipalités à parachever la Route verte en procédant à des travaux souvent majeurs, le Programme Véloce II a été rendu public le 24 octobre 2013. Le volet 2 de ce programme permet aux municipalités de bénéficier de subventions pour parachever la Route verte. Le programme a pris fin le 31 mars 2016, mais il est en processus de révision en vue d'être prolongé.

RÉALISATION DE LA ROUTE VERTE CONSOLIDÉE

RÉSULTATS	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kilomètres réalisés	1 015	1 687	2 005	2 414	2 846	3 123	3 269	3 400	3 598	3 923	4 440	4 486	4 562	4 688	4 923	4 994	5 034	5 037	5 041

28. La réduction du nombre de municipalités traversées par la Route verte par rapport à celui enregistré en 2014 s'explique par une erreur dans le dénombrement (doublons). Aucune municipalité n'a perdu de kilomètres de Route verte.

LES SENTIERS INTERRÉGIONAUX DE MOTONEIGE ET DE QUAD

Chaque année, le Ministère investit dans la durabilité et dans la sécurité des sentiers de véhicules hors route, notamment en appuyant financièrement les clubs pour la réalisation de projets d'infrastructures, pour l'entretien des sentiers sous leur responsabilité, pour l'achat d'équipements liés à cet entretien ainsi que pour la signalisation de ces sentiers. En 2015-2016, les investissements totaux annoncés aux bénéficiaires ont été de près de 14,8 millions de dollars dans le cadre du Programme d'assistance financière aux clubs de motoneigistes du Québec et du Programme d'assistance financière aux clubs de quad du Québec.

En juin 2013, une somme exceptionnelle non récurrente de 6 millions de dollars répartie sur une durée de 3 ans avait été accordée aux fédérations de véhicules hors route en appui à la réalisation des sentiers durables dans la province.

Motoneigistes circulant sur un sentier à Alma (photographie prise avec la coopération de la Fédération des clubs de motoneige du Québec).
Source : Serge Matte, employé à la Direction des communications du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

NOMBRE DE KILOMÈTRES DE SENTIERS DURABLES DE VÉHICULES HORS ROUTE

PS 11 DVT

2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE[a]
Tracés proposés	Les travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables	Les travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables	Les travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables	–

a Erratum : La cible publiée au Plan stratégique 2013-2015, « Mise en place des sentiers terminés en 2014-2015 », comporte une erreur d'estimation. Il est donc impossible d'en tenir compte dans l'interprétation des résultats.

Commentaire :

→ Le nombre de kilomètres de sentiers durables pour véhicules hors route ne pourra être mesuré qu'au terme des travaux visant leur mise en place, bien que les actions consacrées à la durabilité et à la sécurité du réseau des sentiers de véhicules hors route se poursuivent sur le terrain.

PS Plan stratégique 2013-2015

SOT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

OBJECTIF 1.5

Offrir aux citoyens de toutes les régions des renseignements qui facilitent les déplacements

Les attentes ainsi que les exigences de la population en matière de qualité, d'accessibilité et de transparence de l'information, ou encore de renseignements diffusés en temps réel, croissent avec le déploiement des nouvelles technologies de l'information et de la communication. Le Ministère accorde une grande importance à la pertinence et à la qualité de l'information transmise aux usagers. Parmi les diverses mesures visant à permettre aux usagers de prendre une décision éclairée quant à la planification de leurs déplacements, le Ministère a mis sur pied, en octobre 2008, le service Québec 511[29]. Il s'agit d'un système intégré qui vise à faciliter l'accès aux renseignements sur les transports, par téléphone, sur le Web ou via une application mobile. Afin d'offrir à la population des services mieux adaptés à ses besoins, le Ministère s'est engagé à évaluer sur une base régulière le degré de satisfaction des citoyens à l'égard des services d'information offerts aux voyageurs et des renseignements généraux transmis, et à en faire connaître les résultats à la population.

LA SATISFACTION DES USAGERS DU QUÉBEC 511

TAUX DE SATISFACTION DES USAGERS DU QUÉBEC 511 (%)[a,b]

PS 12

2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
93	91	92	92	95

a Avant 2015, le Ministère comparait les données concernant le taux de satisfaction des usagers du Québec 511 avec les résultats obtenus par deux modes de collecte de données (téléphonique, Web). En 2015, la façon de comptabiliser les statistiques a été modifiée de façon à ce qu'elle ne tienne compte que des résultats obtenus par un mode de collecte Web uniquement. Les données de 2012-2013 et de 2013-2014 sont présentées selon la nouvelle comptabilisation.

b L'appellation Québec 511 Info Transports a été remplacée par Québec 511.

Commentaires :

→ Le sondage de 2016 a été réalisé auprès d'un échantillon probabiliste Web. De fait, dans un contexte de rigueur budgétaire et dans une perspective d'optimisation des processus, cette approche plus économique a également l'avantage de permettre une comparabilité des données avec celles obtenues de la même façon lors des sondages des années précédentes.

→ Encore une fois cette année, les usagers du Québec 511 sont satisfaits des services offerts, que ce soit par téléphone (89 %), sur le Web (92 %) ou par l'application mobile pour appareils intelligents (95 %).

→ Tout comme en 2015, la clientèle est surtout constituée d'usagers actifs (74 % de tous les usagers), puisqu'elle a eu recours à l'un ou l'autre des services du Québec 511 au cours des 12 mois précédents. Une très grande majorité des usagers sont d'accord pour dire que l'utilisation du Québec 511 leur a permis de bien planifier leurs déplacements (90 %) et de se déplacer en toute sécurité (88 %). De même, plus des trois quarts des usagers disent que le recours à ce service leur a permis d'éviter la congestion routière (77 %) et d'arriver à destination à temps (77 %).

→ En ce qui concerne le service téléphonique automatisé du Québec 511, 75 % des répondants au sondage considèrent que l'outil interactif est facile à utiliser et 85 % d'entre eux trouvent que l'information y est accessible rapidement.

→ Parmi les usagers du service téléphonique Québec 511 qui ont déjà parlé à un préposé, 98 % considèrent que ce dernier a été courtois et 96 % jugent qu'il a donné de l'information fiable, à jour et exacte. Le taux de satisfaction à l'égard de la rapidité d'accès à un préposé est en hausse et passe de 88 % en 2015 à 92 % en 2016.

→ Pour ce qui est du service Web Québec 511, la grande majorité des usagers (91 %) jugent que l'information diffusée sur le site est claire. Le service Web demeure l'interface la plus utilisée, avec 87 % d'utilisateurs.

29. Pour en savoir davantage sur le service Québec 511, le lecteur est invité à consulter également la partie 3.4 du présent rapport, qui traite de la Déclaration de services aux citoyens.

AXE D'INTERVENTION 2
Électrification et changements climatiques

OBJECTIF 1.6
Soutenir l'électrification des transports

PROPULSER LE QUÉBEC PAR L'ÉLECTRICITÉ

Recharge d'une voiture électrique du parc du Ministère.
Source : Photothèque du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Depuis 2011, l'électrification des transports est l'un des moyens privilégiés par le gouvernement du Québec pour réduire les émissions des gaz à effet de serre et accroître la compétitivité économique en diminuant l'importation d'hydrocarbures au profit de l'électricité produite au Québec. Sur le plan énergétique, le Québec est dans une situation privilégiée, compte tenu entre autres de sa grande disponibilité d'énergie électrique issue de sources renouvelables et offerte à un prix concurrentiel. En ce sens, l'électrification accrue des véhicules est une occasion à saisir, tant pour réduire la dépendance énergétique et l'empreinte environnementale des transports que pour stimuler l'industrie manufacturière[30] et contribuer à l'innovation ainsi qu'à la croissance économique du Québec.

L'électrification des transports est un projet gouvernemental auquel plusieurs ministères et organismes publics collaborent. La responsabilité du dossier a été confiée au ministre des Transports en juin 2014. La coordination gouvernementale du dossier est donc assurée par le Ministère.

Dans le cadre du processus de retour à l'équilibre budgétaire engagé par le gouvernement en juin 2014, les mesures de la Stratégie d'électrification des transports 2013-2017, lancée le 1er novembre 2013, ont fait l'objet d'une révision au cours de l'automne 2014, et ce, au même titre que l'ensemble des programmes gouvernementaux.

Également, à la lumière des nouvelles orientations gouvernementales et de l'évolution du contexte entourant les véhicules électriques, l'élaboration d'un nouveau plan d'action en électrification des transports a été amorcée.

Ainsi, le 9 octobre 2015, le gouvernement du Québec lançait le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, qui vise à positionner le Québec comme un chef de file de l'utilisation de moyens de transport propulsés par l'électricité et un précurseur en matière de mobilité durable.

30. Le Québec dispose d'une filière innovante en matière d'électrification des autobus, des trains et des voitures de métro, de batteries pour véhicules électriques et de plusieurs autres composantes.

PS Plan stratégique 2013-2015

SOT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

Associé à un budget de 420 millions de dollars répartis sur 5 ans, ce plan d'action s'articule autour de 3 grandes orientations déterminées en fonction des enjeux à relever et des objectifs à atteindre :

→ favoriser les transports électriques, tant collectifs et individuels que de marchandises ;

→ développer la filière industrielle en intensifiant la recherche et le développement ainsi que l'innovation dans les petites et moyennes entreprises, en soutenant la commercialisation et l'exportation des produits novateurs, en stimulant les investissements tant des entreprises québécoises que des entreprises étrangères, ainsi qu'en formant une main-d'œuvre spécialisée ;

→ créer un environnement favorable en mettant en place un cadre législatif et réglementaire favorisant l'électrification des transports, en donnant l'exemple et en faisant la promotion des véhicules électriques.

Les cibles et les objectifs à atteindre d'ici 2020 sont :

→ augmenter à 100 000 le nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés au Québec (9 550 au 31 mars 2016) ;

→ participer à la lutte contre les changements climatiques, notamment en réduisant de 150 000 tonnes les émissions de gaz à effet de serre liées au transport ;

→ réduire la dépendance énergétique au pétrole et ainsi améliorer la balance commerciale du Québec, en diminuant de 66 millions le nombre de litres de carburant consommés annuellement ;

→ contribuer au développement économique du Québec en utilisant de l'énergie produite au Québec et en misant sur la création de 2 000 emplois ainsi qu'en s'appuyant sur des investissements privés de 500 millions de dollars dans une filière d'avenir.

Une douzaine de ministères et organismes gouvernementaux collaborent à la mise en œuvre de ce Plan d'action, qui comprend 37 mesures.

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports est responsable de 15 mesures qui visent à :

→ élargir l'offre de transport collectif électrique en soutenant la réalisation de projets de démonstration, de projets pilotes pour l'électrification des parcs de véhicules de taxis, ainsi que l'acquisition d'autobus scolaires électriques. Trois nouveaux programmes ont été élaborés à cet effet. Actuellement, grâce au métro de Montréal et au train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes, environ 50 % des déplacements en transport collectif utilisent l'électricité. Pour l'électrification des transports collectifs, le soutien du Ministère concerne également :

- l'étude de projets de développement ayant recours à un mode entièrement électrique, tels que le prolongement du réseau de métro de Montréal ou le Réseau électrique métropolitain, soit un projet de système de transport collectif à mettre en place tant sur le nouveau pont Champlain que pour relier le centre-ville de Montréal à l'aéroport international Montréal-Trudeau et à l'Ouest-de-l'Île ;
- la réalisation, avec ses partenaires, de diverses études et projets pilotes pour accélérer l'électrification du transport collectif, tel que le projet Cité Mobilité Montréal ;
- l'acquisition d'autobus hybrides en attendant que les réseaux de transport collectif soient électrifiés.

→ soutenir la mise au point de solutions novatrices pour le transport de marchandises au moyen des trois programmes suivants :

- Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire ;
- Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal ;
- Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Écocamionnage).

→ encourager l'utilisation des véhicules légers électriques en participant au déploiement de l'infrastructure de recharge rapide le long des principaux axes routiers (suite du projet pilote dans le corridor de l'autoroute 40, entre Montréal et Québec), en autorisant la circulation des véhicules électriques sur une dizaine de voies réservées sur le réseau supérieur, quel que soit le nombre de passagers, en donnant aux véhicules électriques l'accès gratuit aux ponts à péage des autoroutes 25 et 30 et aux traverses payantes gérées par la Société des traversiers du Québec (depuis le 1er janvier 2016) ;

→ promouvoir les véhicules électriques et l'action gouvernementale en contribuant à la réalisation d'activités de sensibilisation et à l'organisation d'événements internationaux qui permettent de faire rayonner le Québec.

Également, le Ministère contribue de façon active à faire de l'État québécois un exemple à suivre, notamment en procédant à l'électrification progressive du parc de véhicules légers des ministères et organismes publics du Québec, y compris celui des réseaux de la santé et de l'éducation, par l'entremise du Centre de gestion de l'équipement roulant.

NOMBRE ET NATURE DES PROJETS D'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS (DEPUIS LE 1er NOVEMBRE 2013)

PS 13

	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE[a]
a) Taxis électriques, hybrides rechargeables et hybrides subventionnés	–	–	–	175
b) Véhicules électriques gouvernementaux en service[b]	4	257	337	600
c) Emplacements de recharges déployées sur le corridor Montréal-Québec[c]	–[d]	6	6	7
d) Branchement à quai des navires de croisière (projets annoncés)	–[d]	1	1	2
e) Équipements subventionnés en transport routier, maritime, aérien ou ferroviaire	214	146[e]	209	–
f) Grands projets de transport collectif en planification	–[d]	–[d]	–[d]	–

a. Les cibles ont été établies à partir de la Stratégie d'électrification des transports 2013-2017.
b. Inclut les véhicules entièrement électriques et les véhicules hybrides rechargeables.
c. Dans les prochaines années, d'autres phases pourraient être déployées, selon les résultats du projet pilote.
d. Mesures en cours de préparation.
e. Une révision des résultats de 2014-2015 a été effectuée en 2015-2016 à la suite d'une vérification du nombre d'équipements et de technologies subventionnés reliés à l'électrification dans le cadre du programme Écocamionnage.

Commentaires :

→ En 2015-2016, des dépenses de 0,97 million de dollars ont été comptabilisées dans le Fonds vert pour la stratégie de communication et de mise en œuvre du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020.

→ La Stratégie d'électrification des transports 2013-2017 prévoyait la mise en place d'une mesure visant à électrifier les taxis. En 2014-2015, cette mesure a été évaluée dans le cadre du processus de révision de la Stratégie d'électrification des transports et n'a pas été mise en œuvre. Le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 comporte une nouvelle mesure visant la réalisation de projets pilotes pour l'électrification du parc de véhicules de taxis. L'application de cette mesure s'est concrétisée par l'entrée en vigueur, le 2 décembre 2015, du Programme de soutien à la réalisation de projets de démonstration de taxis électriques. Seuls les véhicules entièrement électriques sont admissibles à ce programme qui prendra fin au plus tard le 31 mars 2018. Il est doté d'un budget de 6,6 millions de dollars sur trois ans en provenance du Fonds vert. Au 31 mars 2016, deux demandes d'aide financière avaient été soumises au Ministère et étaient en cours d'analyse.

PS Plan stratégique 2013-2015

SOT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

→ Au 31 mars 2016, 348 véhicules électriques et hybrides rechargeables étaient mis à la disposition des ministères et organismes, y compris des réseaux de la santé et de l'éducation. Au total, 337 étaient en fonction, dont 65 au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et 30 au Centre de gestion de l'équipement roulant. Par ailleurs, 11 étaient disponibles pour la location. Les raisons qui expliquent que la cible de 2015-2016 n'est pas atteinte sont liées à la complexité de la mise en œuvre de cette mesure, soit :

- le surcoût d'un véhicule électrique par rapport au coût d'un véhicule à essence ;
- le nombre limité de modèles offerts sur le marché, ces derniers ne répondant pas nécessairement aux besoins ;
- les coûts d'implantation de l'infrastructure de recharge ;
- le fait que plusieurs ministères et organismes ont décidé de ne pas remplacer leurs véhicules.

La nouvelle cible gouvernementale, inscrite dans le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, est de 1 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables dans le parc gouvernemental d'ici 2020.

→ Les bornes de recharge prévues dans le corridor de l'autoroute 40 entre Montréal et Québec ont été installées dans six des sept sites prévus, le septième site étant le Village-relais de Berthierville. Au 31 mars 2016, cette municipalité n'avait toujours pas été en mesure de trouver un site répondant aux critères du projet. Elle a donc été informée de son retrait du projet pilote. Dans le cadre du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, le Ministère collabore avec le Circuit électrique[31] pour la mise en place d'un réseau de bornes de recharge rapide le long des grands axes routiers sur l'ensemble du territoire ainsi que pour la création de corridors électrifiés avec les provinces et les États voisins. Des projets pour la mise en place de bornes dans trois aires de service rénovées du Ministère ont été amorcés en 2015-2016 pour des dépenses de 211 000 dollars provenant du Fonds vert.

→ Dans le cadre du Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire, une aide financière maximale de 3 millions de dollars a été accordée à l'Administration portuaire de Québec pour la mise en place de systèmes de branchement à quai permettant que les navires, en situation d'escale ou de destination, utilisent de l'électricité, et non du mazout. Toutefois, cette dernière a abandonné le projet en février 2016.

→ En 2015-2016, une aide financière maximale de 111 706 dollars a été accordée à l'Administration portuaire de Montréal par l'intermédiaire du Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire pour la conversion de quatre camions de terminal en véhicules hybrides (électrique-diesel) équipés d'un système *Stopstart* (système arrêt-départ automatique du moteur). Deux projets liés à l'électrification des transports ont également été approuvés dans le cadre du Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal. Le premier projet consistait en une aide financière maximale de 3,2 millions de dollars accordée à Termont Montréal pour le remplacement de 2 grues fonctionnant au carburant diesel par 2 grues électriques Post-Panamax. L'autre projet consistait en une aide financière maximale de 23 855 dollars allouée pour la réalisation d'une étude de faisabilité pour l'électrification du traversier *Le Passeur*, à Carillon. Dans le cas du programme Écocamionnage, 202 équipements liés à l'électrification (152 systèmes de climatisation électriques, 49 unités de réfrigération hybrides et 1 véhicule à propulsion hybride électrique) ont été subventionnés, pour un total de près de 600 000 dollars.

→ Deux projets d'infrastructure en transport collectif[32], considérés comme majeurs, étaient à l'étude au Ministère, soit :

- l'incorporation d'un système de transport collectif de grande envergure, soit le projet de Réseau électrique métropolitain, dans le cadre du remplacement du pont Champlain par un nouveau pont situé en aval ;
- le possible prolongement de cinq stations vers l'est sur la ligne bleue (ligne 5) du métro de Montréal, soit de Saint-Michel à Anjou.

→ Le 13 janvier 2015, le gouvernement annonçait une entente commerciale avec la Caisse de dépôt et placement du Québec visant à confier à cette dernière la réalisation de grands projets d'infrastructure publique. Cette entente prévoit, en priorité, la réalisation de deux projets de transport collectif, soit celui sur le

31. Pour obtenir plus de détails, consulter le lecircuitelectrique.com/a-propos.

32. En 2015-2016, ces projets n'étaient pas inscrits dans le Plan québécois des infrastructures comme étant en planification.

nouveau pont Champlain et celui reliant le centre-ville de Montréal à l'aéroport international Montréal-Trudeau et à l'ouest-de-l'Île. Le rôle de chacune des parties sera précisé à la suite de l'adoption du projet de loi visant à entériner l'entente commerciale. Le projet de loi préalable à la mise en œuvre de l'entente a été adopté et sanctionné le 12 juin 2015. Une nouvelle filiale de la Caisse a été créée (Caisse de dépôt et placement du Québec Infra). L'entente a été signée le 9 juillet 2015.

Autres projets

→ La réalisation du projet Cité Mobilité vise à faire de Montréal une vitrine de démonstration des technologies associées à l'électromobilité. Dans cette perspective, un décret concernant l'octroi d'une aide financière maximale de 11,9 millions de dollars à la Société de transport de Montréal au cours des exercices financiers 2014-2015, 2015-2016 et 2016-2017 a été adopté. Le projet de démonstration consiste à acquérir et à faire l'essai, sur une période de trois ans, de trois autobus entièrement électriques recourant à une technologie de recharge rapide par conduction (biberonnage). La convention d'aide financière entre la Société de transport de Montréal et le Ministère a été signée en juillet 2015. Au 31 mars 2016, le projet était en préparation et une prévision de plus de 2,2 millions de dollars de dépenses était inscrite pour 2015-2016.

→ Également, depuis le 27 novembre 2014, les véhicules électriques arborant une plaque d'immatriculation verte peuvent circuler sur la voie réservée de l'autoroute Robert-Bourassa, à Québec, et ce, peu importe le nombre de passagers qu'ils transportent. Cette initiative, qui s'inscrivait dans le cadre d'un projet pilote visant à vérifier si l'usage de la voie réservée par des automobilistes peut améliorer la fluidité de la circulation et se dérouler de façon sécuritaire pour l'ensemble des usagers, a été reconduite et élargie à plusieurs autres voies réservées du réseau supérieur, tant dans la région de Québec que dans celle de Montréal.

→ D'autres mesures ont également été approuvées dans le cadre du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 :

- Le Programme de soutien à la promotion de l'électrification des transports a été adopté le 12 janvier 2016. Il est doté d'un budget de 2,25 millions sur deux ans provenant du Fonds vert, réparti dans 2 volets, soit le volet 1, « Soutien à des initiatives de sensibilisation aux véhicules électriques réalisées par des partenaires externes », et le volet 2, « Soutien à l'organisation d'événements internationaux scientifiques et techniques au Québec ». Pour le volet 1, un appel de projets sera lancé le 1er juin 2016. Dans le cadre du volet 2, une aide financière de près de 200 000 dollars a été accordée à l'*Electric Drive Transportation Association* pour l'organisation du 29e Symposium international sur les véhicules électriques (EVS29) à Montréal.
- Le Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques au Québec est entré en vigueur le 27 janvier 2016 et prendra fin au plus tard le 30 juin 2020. Le programme dispose d'un budget total de 30 millions sur cinq ans financé par les crédits budgétaires dégagés par la modification de la mesure permettant une compensation du carburant diesel gérée par le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur, et fait l'objet d'un transfert de crédits annuel au Ministère. Au 31 mars 2016, le programme avait octroyé 33 subventions pour l'acquisition d'autobus scolaires électriques, représentant une somme de 4,125 millions sur les 4,2 millions disponibles en 2015-2016. À ce jour, un seul autobus scolaire électrique est présent sur le marché, soit l'autobus scolaire E-Lion du fabricant québécois Autobus Lion.
- Le Programme de soutien à des projets de démonstration en transport collectif électrique a été approuvé par le Conseil du trésor le 12 janvier 2016. Néanmoins, le programme n'a pas été annoncé officiellement par les autorités du Ministère. Par conséquent, aucune aide financière n'avait été octroyée au 31 mars 2016.

OBJECTIF 1.7

Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation aux impacts des changements climatiques en transport

LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques a permis au Québec de demeurer un chef de file dans la lutte aux changements climatiques à l'échelle nord-américaine. Le Québec poursuit son virage vers une économie plus verte et moins dépendante en énergie, ainsi que ses efforts pour accroître sa résilience, ou sa capacité d'adaptation, à l'égard des impacts des changements climatiques. D'ailleurs, l'objectif du gouvernement est de réduire de 20 %, à l'horizon 2020, les émissions de gaz à effet de serre du Québec sous leur niveau de 1990.

PS Plan stratégique 2013-2015

SOT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

Le plan d'action et la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020 totalisent des investissements prévus d'environ 3,3 milliards prélevés dans le Fonds vert. Les revenus de ce dernier proviennent du système de plafonnement et d'échange des droits d'émission de gaz à effet de serre et du prolongement, jusqu'en 2014, de la redevance sur les carburants et combustibles fossiles. Les deux tiers de ces revenus sont réservés au secteur des transports. Le gouvernement du Québec prévoit consacrer plus de 1,6 milliard pour favoriser l'utilisation des transports collectif et alternatif.

Pour améliorer le bilan des transports, le gouvernement continue de miser sur le soutien aux transports collectif et alternatif, sur l'efficacité énergétique et l'innovation technologique, en plus de faire une place grandissante aux énergies moins émettrices de gaz à effet de serre. À cet égard, parmi les 30 priorités d'intervention ciblées dans le plan d'action, 5 concernent la réduction des émissions de gaz à effet de serre en transport, dont 4 relèvent en grande partie du Ministère. Par ailleurs, 2 priorités concernent notamment l'adaptation des infrastructures de transport aux impacts des changements climatiques.

RÉDUCTION D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN TRANSPORT ($ktCO_2$ éq.)[a, b]

PS 14

	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE[c]
Transports collectif et alternatif[d]	157	59	59	54	–
Transport intermodal[e]	56	109	110	116	–
Efficacité des transports maritime, ferroviaire et aérien[f]	27	45	50	62	–
Efficacité énergétique et utilisation de carburant de remplacement en transport routier des marchandises[g, h]	88	130	154	120	–
Réglementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h	130	130	130	130	–
TOTAL	458	473	503	482	–

a Aux fins du présent indicateur, le terme « réduction » réfère indistinctement aux émissions de gaz à effet de serre réduites ou évitées, à moins d'indications contraires. Les cibles et les résultats sont présentés en milliers de tonnes d'équivalents dioxyde de carbone ($ktCO_2$ éq.), dont l'abréviation est « kt ».

b Dans plusieurs cas, il s'agit de résultats potentiels, qui reposent sur divers résultats et hypothèses anticipés. Par ailleurs, les résultats de l'année 2012-2013 constituent une estimation des émissions de gaz à effet de serre qui découlent des mesures mises en œuvre dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques. À partir de 2013-2014, la reddition de comptes effectue le suivi de nouveaux programmes financés dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. Les résultats sont élaborés notamment en fonction des coefficients d'émission pour les sources de combustion mobiles du secteur de l'énergie du plus récent inventaire canadien des gaz à effet de serre et des potentiels de réchauffement planétaire établis par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) dans son Quatrième rapport d'évaluation. Sont également comptabilisés les résultats des mesures du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques dans la mesure où le Ministère estime qu'ils ont permis des réductions des émissions de gaz à effet de serre dans l'année.

c L'Entente administrative relative à la mise en œuvre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques du Gouvernement du Québec signée avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques prévoit l'identification de potentiels de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2017 et 2020, ce qui a été fait par le Ministère au cours de 2015-2016.

d À partir de 2013-2014, les paramètres qui entrent dans le calcul de cette donnée ont été mis à jour, notamment la distance moyenne de chaque déplacement automobile évité et le kilométrage total additionnel nécessaire pour hausser l'offre de services du transport collectif, ce qui explique l'écart entre les résultats à partir de 2013-2014 et les résultats présentés antérieurement. Une révision des résultats des années 2013-2014 à 2014-2015 a été effectuée en 2015-2016. Elle s'explique essentiellement par une mise à jour des données concernant l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules légers entre 2006 et 2020. Par ailleurs, les données réelles sur l'achalandage et l'offre de services ont remplacé les données préliminaires pour 2014-2015.

e Une révision des résultats des années 2012-2013 à 2014-2015 a été effectuée en 2015-2016 selon les données des rapports de vérification basés sur la norme ISO 14064-3 de certains projets. Dans certains autres cas, les projets étaient terminés.

f Une révision des résultats de l'année 2014-2015 a été effectuée en 2015-2016 selon les données des rapports de vérification basés sur la norme ISO 14064-3 de certains projets. Dans un cas, le projet a été annulé.

g Une révision des résultats de l'année 2013-2014 a été effectuée en 2014-2015 en fonction des nouveaux potentiels de réchauffement planétaire établis par le GIEC dans son Quatrième rapport d'évaluation.

h Une modification des résultats de 2014-2015 a été effectuée en 2015-2016 à la suite d'une révision du nombre d'équipements et de technologies subventionnés.

Les programmes suivants ont été mis en œuvre par le Ministère en 2015-2016 dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques :

PROGRAMMES	BUDGET AUTORISÉ (M $)	INDICATEURS DE SUIVI	CIBLES	RÉSULTATS CUMULATIFS
Programme d'aide au développement du transport collectif (2015)[a, b] Date d'adoption : 16 décembre 2014 Date de fin : 31 décembre 2015	140	Hausse de l'offre de services par rapport à 2006	32,8 % au 31 décembre 2015	30,0 % au 31 décembre 2015
		Hausse de l'achalandage par rapport à 2006	16,4 % au 31 décembre 2015	16,1 % au 31 décembre 2015
		Nombre de centres de gestion des déplacements subventionnés	5 au 31 décembre 2015	6 au 31 décembre 2015
		Nombre de projets de promotion subventionnés	4 au 31 décembre 2015	7 au 31 décembre 2015
Programme d'aide au développement du transport collectif (2016)[a, b] Date d'adoption : 15 mars 2016 Date de fin : 31 décembre 2016	140	Hausse de l'offre de services par rapport à 2006[c]	28 %[c]	Résultat à venir
		Hausse de l'achalandage par rapport à 2006[c]	14 %[c]	Résultat à venir
		Nombre de déplacements annuels en transport collectif régional[c]	850 000 en 2016[c]	Résultat à venir
		Nombre de centres de gestion des déplacements subventionnés[c]	5 au 31 décembre 2016[c]	Résultat à venir
		Nombre de projets de promotion subventionnés[c]	4 au 31 décembre 2016[c]	Résultat à venir
Programme d'aide financière aux infrastructures cyclables et piétonnes (Véloce II)[a] Date d'adoption : 15 octobre 2013 Date de fin : 31 mars 2016	23	Nombre de km de voies cyclables et piétonnes réalisées	50 km/année	87,5 km
		Nombre de projets d'apaisement de la circulation dans les corridors scolaires	8/année	22
		Nombre de structures	10/année	5
		% de la population adulte utilisant la bicyclette au moins une fois par semaine[c]	36 % en 2020[c]	35 %
		% de personnes utilisant le vélo à des fins utilitaires[c]	19 % en 2020[c]	40 %

a À partir de 2014-2015, le financement de ce programme provient de sommes du Fonds vert virées au Fonds des réseaux de transport terrestre.
b Ce programme est mis en œuvre pendant la période couverte par l'année civile.
c La cible ou l'indicateur n'était pas approuvé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au 31 mars 2016.

PS Plan stratégique 2013-2015

SOT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

PROGRAMMES	BUDGET AUTORISÉ (M $)	INDICATEURS DE SUIVI	CIBLES	RÉSULTATS CUMULATIFS
Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal Date d'adoption : 11 février 2014 Date de fin : 31 mars 2017	41	Tonnage portuaire (mode maritime) total généré par l'ensemble des projets	250 000 tonnes métriques au 31 mars 2017[c]	Résultat à venir
		Tonnage ferroviaire additionnel généré par les projets[c, d]	1,3 million de tonnes métriques au 31 mars 2017[c]	Résultat à venir
		Économie liée au coût de conservation des chaussées (couche d'usure)	6 M $ au 31 mars 2017[c]	Résultat à venir
Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire Date d'adoption : 29 octobre 2013 Date de fin : 31 mars 2017	20,1[e]	Nombre d'études et projets pilotes subventionnés[c]	5 au 31 mars 2017[c]	4
Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Écocamionnage) Date d'adoption : 25 février 2014 Date de fin : 31 mars 2017	28,3[e]	Nombre de technologies subventionnées	27 500 au 31 mars 2017	15 448
		Nombre de projets de démonstration subventionnés	5 au 31 mars 2017	3
		Nombre de technologies ajoutées à la liste des technologies admissibles au financement	25 au 31 mars 2017	7
		Nombre de projets de logistique subventionnés	3 au 31 mars 2017	–

c La cible ou l'indicateur n'était pas approuvé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au 31 mars 2016.

d Cet indicateur remplace celui qui avait été identifié en 2014-2015.

e La mise à jour économique du 2 décembre 2014 annonçait un appui financier additionnel total de 25 millions, pour la période 2015-2016 à 2017-2018, au programme Écocamionnage (15 millions) et au Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (10 millions) afin de soutenir l'efficacité énergétique des petites et moyennes entreprises. Par ailleurs, le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 prévoit une somme additionnelle de 12,5 millions pour ces deux programmes pour la période 2015-2020. Toutes ces sommes ne sont pas incluses dans les budgets, car les cadres normatifs étaient en processus de validation auprès des autorités du Ministère au 31 mars 2016.

Commentaires :

Conformément à la Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, un décret (485-2015) a été approuvé en 2015-2016 afin d'autoriser le virement d'une somme de 244,35 millions provenant du Fonds vert au Fonds des réseaux de transport terrestre pour financer des mesures en transport collectif et alternatif au voiturage en solo.

Des indicateurs et des cibles ont été soumis pour approbation au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. La plupart de ces propositions furent approuvées et des discussions étaient en cours pour l'élaboration de plus d'indicateurs. Au 31 mars 2016, les propositions de potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour certains programmes étaient en cours d'analyse au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Transports collectif et alternatif

→ Le Programme d'aide au développement du transport collectif a permis de soutenir financièrement les autorités organisatrices de transport en commun dans leurs efforts pour accroître l'offre de services par rapport à celle de 2006. Selon les données prévisionnelles pour 2015 soumises par ces dernières, l'offre de services de transport en commun aurait augmenté de 30 % du 31 décembre 2006 au 31 décembre 2015, ce qui aurait contribué à une augmentation de l'achalandage de 16,1 %.

- On estime que cette hausse de l'achalandage aurait permis l'évitement de 40 kt de gaz à effet de serre. À ce résultat s'ajoute une réduction de l'ordre de 14 kt provenant de la modification de 749 autobus réguliers subventionnée par le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes. Ce dernier a été mis en œuvre dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques.

- En vertu du Programme d'aide au développement du transport collectif, des subventions ont aussi été accordées à 73 municipalités régionales de comté, 1 administration régionale et 4 municipalités pour l'organisation et l'exploitation des services de transport collectif sur leur territoire. Parmi les autres subventions accordées, 16 ont été octroyées pour des études des besoins et de faisabilité en transport collectif régional, 9 pour le maintien des services de transport par autocar et 4 aides d'urgence pour abandon des services. De plus, 6 centres de gestion des déplacements ont été subventionnés ainsi que 7 projets pour la promotion des modes de transport alternatif à l'automobile. Au total, des subventions de plus de 141,6 millions ont été autorisées dans le cadre de ce programme. Les dépenses comptabilisées en 2015-2016 sont de 141,4 millions, incluant des dépenses de rémunération de 352 783 dollars.

- Le Programme d'aide au développement du transport collectif a été reconduit pour l'année 2016. Au 31 mars 2016, une somme de 56,4 millions a été approuvée pour des subventions accordées à 26 autorités organisatrices de transport en commun afin de les soutenir dans leurs efforts pour accroître l'offre de services par rapport à celle de 2006.

- Une somme de 89,7 millions a été virée du Fonds vert au Fonds des réseaux de transport terrestre en 2015-2016 pour le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes afin de financer des projets en transport collectif ayant une incidence directe sur les émissions de gaz à effet de serre et ce, conformément à l'article 12.32 de la Loi sur le ministère des Transports.

- Trente-deux projets ont été acceptés pour des engagements maximaux d'environ 7,5 millions dans le cadre du volet 1 du Programme d'aide financière aux infrastructures cyclables et piétonnes (Véloce II). Ces demandes couvrent 34,2 km de nouvelles voies cyclables, 8 projets d'interventions de modération de la circulation dans des corridors scolaires ainsi que 3 structures. En 2015-2016, des dépenses de subvention de près de 7 millions ont été comptabilisées. Bien que ce programme contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, celle-ci n'a pas été quantifiée en l'absence d'une méthodologie adaptée.

Transport intermodal

- En 2015-2016, 8 demandes ont été approuvées, pour 4 projets de réduction des émissions de gaz à effet de serre et pour 4 études, dans le cadre du Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal pour des engagements maximaux de près de 4,5 millions. Le potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre des 4 projets s'élève à près de 17 kt annuellement, dont près de 7 kt au Québec. En 2015-2016, des réductions annuelles de près de 6 kt, dont près de 4 kt au Québec, sont estimées pour les projets approuvés et en activité depuis le lancement du programme. Près de 5,4 millions de dépenses ont été imputées en 2015-2016, soit près de 5,2 millions en subventions, 205 658 dollars en rémunération et 240 dollars en frais de déplacement.

- Des réductions d'émissions de gaz à effet de serre de près de 110 kt sont estimées pour les projets subventionnés par le Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire qui étaient en opération en 2015-2016. Ce programme a été mis en œuvre dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques.

Efficacité des transports maritime, ferroviaire et aérien

- Le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire a fait l'objet d'engagements de près de 5,7 millions pour 2 études, 1 projet pilote et 3 projets de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Une aide financière maximale de 3 millions a été accordée à l'Administration portuaire de Québec pour la mise en place de systèmes de branchement à quai. Toutefois, cette dernière a abandonné le projet en février 2016. Le potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre des projets approuvés en 2015-2016 s'élève à plus de 3 kt annuellement à l'échelle du Québec. En 2015-2016, des réductions annuelles de près de 12 kt, dont plus de 1 kt au Québec, sont estimées pour les projets approuvés et en opération depuis le lancement du programme. Près de 5,9 millions de dépenses ont été imputées, soit plus de 5,7 millions en subventions et 148 798 dollars en rémunération.

→ Des réductions d'émissions de gaz à effet de serre de près de 50 kt sont estimées pour les projets subventionnés par le volet maritime et ferroviaire du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises qui étaient en opération en 2015-2016. Ce programme a été mis en œuvre dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques.

Efficacité énergétique et utilisation de carburant de remplacement en transport routier des marchandises

→ En 2015-2016, le Ministère a approuvé 892 demandes concernant l'acquisition de 6 787 équipements et technologies (2 200 systèmes antiralentis, 2 100 ordinateurs de bord, 2 248 technologies aérodynamiques, 48 véhicules au gaz naturel, 1 véhicule à propulsion hybride électrique et 190 autres technologies) totalisant des subventions maximales de plus de 6,5 millions dans le cadre du Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Écocamionnage). Les équipements et technologies subventionnés jusqu'à présent permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre de plus de 120 kt annuellement. En 2015-2016, des dépenses de près de 6,8 millions ont été comptabilisées, soit près de 6,5 millions en subventions, 246 023 dollars en rémunération et 2 350 dollars en publicité.

→ Dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques, le volet camionnage du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises a financé l'acquisition de 12 565 équipements qui ont permis des réductions de l'ordre de 88 kt. Puisque le Ministère ne dispose pas d'information lui permettant de déterminer le nombre d'équipements et technologies subventionnés qui étaient encore utilisés, ces réductions ne sont pas comptabilisées en 2015-2016.

Réglementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h

→ La réglementation concernant l'activation obligatoire du limiteur de vitesse des véhicules lourds et le réglage à 105 km/h maximum est en vigueur depuis le 1er janvier 2009. La disposition pénale s'applique depuis juillet de la même année. Pour 2015-2016, on estime que cette mesure entraîne une réduction de 130 kt d'émissions de gaz à effet de serre.

Électrification des transports

→ Dans le cadre du déploiement du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, le Ministère met en œuvre d'autres mesures financées par le Fonds vert qui contribuent aussi à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports au Québec. Celles-ci font partie intégrante du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques et sont détaillées dans le précédent indicateur. Au 31 mars 2016, des indicateurs de suivi et des cibles étaient en élaboration.

L'ADAPTATION AUX IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Dans le cadre de la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020, le gouvernement prévoit renforcer la résilience des infrastructures aux impacts des changements climatiques appréhendés. Compte tenu de l'importance des infrastructures de transport pour la sécurité des usagers et la mobilité des personnes et des marchandises, des mesures préventives et des interventions efficaces sont essentielles. La définition des solutions d'adaptation ciblées doit intégrer une approche de gestion des risques. Pour ce faire, il est nécessaire d'améliorer les connaissances, de réduire les incertitudes et de prévoir l'évolution des aléas climatiques.

En effet, les changements climatiques se traduisent par une multitude de phénomènes perceptibles et mesurables qui nuisent directement à la pérennité et à l'accessibilité des infrastructures ainsi qu'à leur caractère sécuritaire.

Pour réduire la vulnérabilité des infrastructures qui sont déjà touchées par cette nouvelle réalité, le Ministère mène plusieurs travaux pour comprendre les phénomènes à l'échelle locale afin d'en évaluer leurs répercussions et d'adapter les pratiques d'ingénierie des infrastructures en conséquence.

NOMBRE ET NATURE DES MESURES D'ADAPTATION AUX IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

PS 15 OVT

	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
Soutien à la recherche en adaptation	1 chaire en activité	2 chaires en activité et 4 projets terminés	2 chaires en activité et 6 projets terminés	2 chaires en activité et 8 projets terminés	3 chaires en activité et 5 projets terminés
Révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures	–	Élaboration de la programmation des projets ou des initiatives			–>

a La cible devait être précisée dans le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, mais aucune n'a été fixée en ce qui a trait à la révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures.

Commentaires :

→ En 2015-2016, deux projets de recherche ont été achevés, ce qui porte à huit le nombre de projets terminés depuis 2012-2013. L'un de ces projets a été réalisé dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques et l'autre, dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.

→ Le premier projet concerne les enjeux que l'on retrouve dans le sud du Québec et s'intitule : « Prévision des niveaux d'eau dans l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent en fonction des changements climatiques ».

→ Le deuxième projet concerne les enjeux du Nord-du-Québec et s'intitule : « Route d'accès à l'aéroport de Tasiujaq : Développement des connaissances sur les propriétés du pergélisol et identification de solutions d'adaptation dans un contexte de changements climatiques ».

→ Deux chaires de recherche œuvrant particulièrement dans les champs d'action liés à l'adaptation aux changements climatiques sont en activité. En effet, en 2015-2016 le mandat de la Chaire en géoscience côtière de l'Université du Québec à Rimouski est toujours en cours, de même que celui de la Chaire en ingénierie côtière et fluviale du Centre Eau Terre Environnement de l'Institut national de la recherche scientifique.

→ Le démarrage d'une chaire de recherche en mouvements de terrain était prévu en 2014-2015, mais les autorisations nécessaires en vue de l'obtention du financement pour sa mise en place n'ont pas été accordées par le gouvernement. Toutefois, en 2015-2016, la collaboration entre le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le ministère de la Sécurité publique concernant les mouvements de terrain a donné lieu au démarrage de plusieurs projets de recherche financés par le ministère de la Sécurité publique et pour lesquels notre ministère fournit l'expertise dans le domaine de la géotechnique.

→ Au chapitre de la révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures, le Ministère a poursuivi l'élaboration de la programmation des projets ou des initiatives à mettre en œuvre pour adapter la gestion et les pratiques d'entretien des infrastructures de transport dans le Nord-du-Québec et dans le sud du Québec.

→ Tous ces travaux permettent au Ministère de consolider et d'accroître son expertise ainsi que de réviser les critères de conception des infrastructures, en plus d'adapter sa gestion et ses pratiques d'entretien de façon à maximiser ses interventions ainsi que ses investissements.

PS Plan stratégique 2013-2015

OVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

ORIENTATION 2
ASSURER AUX USAGERS DES SYSTÈMES DE TRANSPORT SÉCURITAIRES

AXE D'INTERVENTION 1
Sécurité routière

OBJECTIF 2.1
Contribuer à améliorer le bilan routier

Le Québec a fait d'importants progrès au cours des dernières décennies en ce qui a trait à l'amélioration de son bilan routier. Depuis 1973, le nombre de décès sur les routes a chuté de près de 84 %, passant de 2 209 à 361 en 2015.

À cet égard, la Table québécoise de la sécurité routière[33], créée en 2005, et l'Année de la sécurité routière, en 2007, ont marqué des tournants. C'est dans cette foulée qu'a vu le jour, notamment, l'utilisation des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges[34], dont le projet pilote instauré en 2009 s'est révélé un succès. En mai 2011, le Québec a souligné son adhésion à la Décennie d'action pour la sécurité routière, proclamée pour la période 2011-2020 par l'Assemblée générale des Nations Unies. En parallèle, le Ministère a entrepris des travaux préparatoires au Plan d'action en matière de sécurité routière afin de positionner le Québec parmi les chefs de file mondiaux en sécurité routière.

En 2015-2016, le Ministère a réalisé des investissements et des dépenses totalisant une somme de 548 millions de dollars en sécurité routière. Près de 3,9 milliards de dollars ont été consacrés à la sécurité routière au cours des 5 dernières années financières, soit près de 775 millions de dollars en moyenne annuellement.

Le Ministère a poursuivi la réalisation des mesures adaptées aux problématiques régionales, puisque leur efficacité sur l'amélioration de la sécurité de l'environnement routier est reconnue. Les réalisations pour l'année 2015-2016 sont les suivantes :

- → correction de l'ornière : 473 km ;
- → installation/remplacement de glissières de sécurité : 256 km ;
- → remplacement des extrémités de glissières sur tous types de routes : 2 361 unités ;
- → installation/remplacement de panneaux de petite signalisation : 52 487 panneaux ;
- → marquage (taux de présence sur les routes au printemps) : 93 %.

À la suite du bilan positif du projet pilote qui s'est amorcé en août 2009, le Ministère a confirmé l'utilisation permanente des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges[35]. Il a annoncé leur déploiement progressif, dont certains sont utilisés en zones urbaines, à l'occasion d'un projet pilote de coopération municipale. Ces réalisations montrent l'importance que le Ministère accorde à l'amélioration de la sécurité routière sur son réseau.

33. Celle-ci réunit près de 50 membres, représentant notamment les usagers de la route, les milieux municipaux, policiers, universitaires et hospitaliers ainsi que les ministères et les organismes gouvernementaux.

34. RLRQ, chapitre C-24.2 : « Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges ».

35. Les sommes perçues à la suite d'infractions constatées par ces appareils sont versées au Fonds de la sécurité routière. Ce Fonds vise à financer des mesures ou des programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

LES DÉCÈS ET LES BLESSÉS GRAVES

RÉDUCTION DE LA MOYENNE TRIENNALE DES DÉCÈS ET DES BLESSÉS GRAVES PAR RAPPORT À LA MOYENNE 2009-2011 (%)[a]

PS 16

	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE[d]
Décès[b, c]	-6	-12	-23	-27	-12
Blessés graves[c]	-4	-12	-19	-25	-12

a En moyenne, sur la période 2009 à 2011, 489 décès et 2 171 blessés graves ont été dénombrés sur l'ensemble des routes du Québec.

b Les données relatives aux décès ont été révisées par la Société de l'assurance automobile du Québec à la lumière de validations supplémentaires effectuées à partir des données du Fonds d'assurance automobile du Québec et du Bureau du coroner. Des ajustements ont été apportés à la définition de « décès de la route », afin qu'elle soit conforme à la norme généralement reconnue à l'international, laquelle inclut les décès survenus dans les 30 jours suivant l'accident. Les données pour la période de 2007 à 2011 ont donc été révisées, tandis que les données pour 2012, 2013, 2014 et 2015 demeurent provisoires.

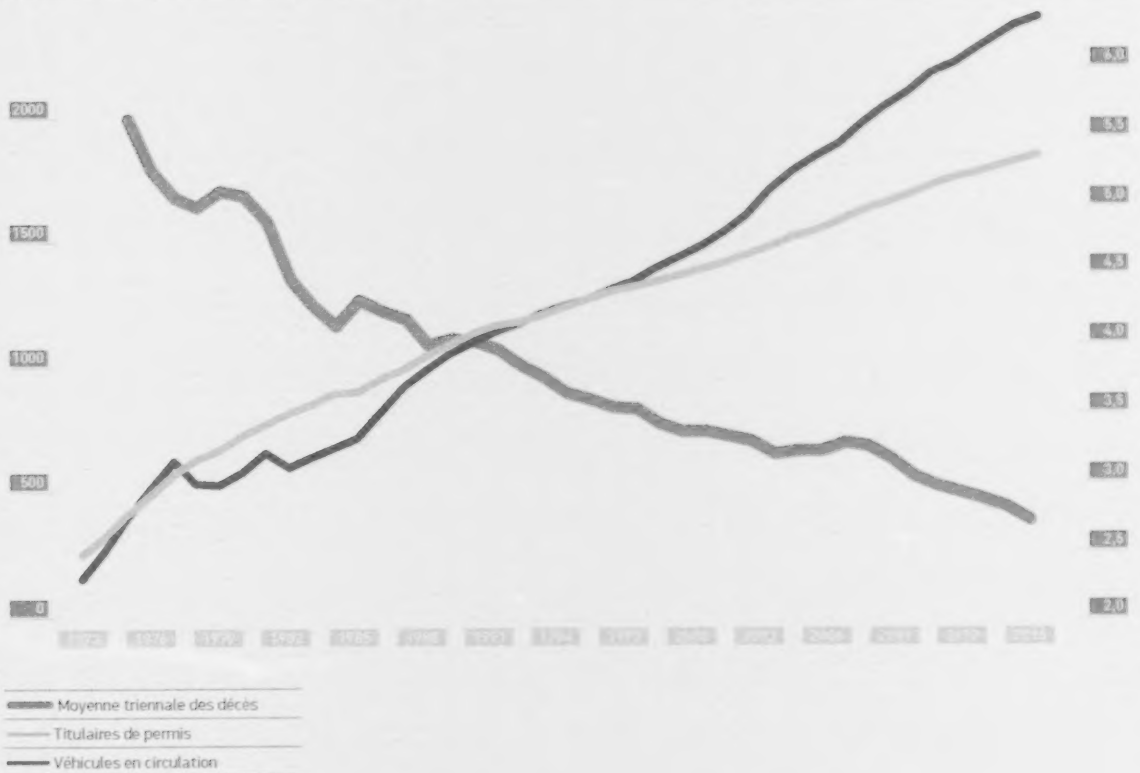
c Les statistiques ont été calculées à partir des données de la Société de l'assurance automobile du Québec. Les données présentées et utilisées pour établir les moyennes peuvent différer légèrement de celles des rapports précédents, car de nouvelles données peuvent être recueillies par la Société de l'assurance automobile du Québec après leur publication (Bilan routier de la Société de l'assurance automobile du Québec publié annuellement).

d Variation de la moyenne des résultats des années civiles de la période de trois ans se terminant dans l'exercice visé par le présent rapport.

Commentaire :

→ Malgré la hausse du nombre de titulaires de permis de conduire et de véhicules en circulation sur l'ensemble du réseau routier québécois, le bilan routier du Québec s'est amélioré de 2007 à 2014. Cependant, en 2015, on observe une hausse du nombre de décès de 12 % par rapport à celui enregistré en 2014. Toutefois, il convient de souligner que le nombre de décès a été exceptionnellement bas en 2014. De plus, la moyenne triennale du nombre de décès survenus de 2013 à 2015 a diminué de 27 % par rapport à celle de 2009 à 2011. En 2015, le nombre de blessés graves est demeuré stable par rapport à celui enregistré en 2014. La moyenne triennale du nombre de blessés graves a diminué de 25 % de 2013 à 2015 par rapport à celle observée de 2009 à 2011.

MOYENNE TRIENNALE DES DÉCÈS (AXE DE GAUCHE) PAR RAPPORT AU NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION ET DE TITULAIRES DE PERMIS (AXE DE DROITE, EN MILLIONS)



PS Plan stratégique 2013-2015

SOT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

RÉDUCTION DE LA MOYENNE BIENNALE DU NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS ET GRAVES EN ZONES DE TRAVAUX ROUTIERS PAR RAPPORT À LA MOYENNE 2011-2012 (%)[a]

PS 17

2013-2014	2014-2015[b]	2015-2016[c]	CIBLE
-35	-39	-35	-12

a Ce bilan comprend les accidents de véhicules routiers impliquant un usager de la route à l'approche et à l'intérieur des zones de travaux routiers de l'ensemble du Québec, ce qui ne comprend pas uniquement les chantiers du Ministère. La moyenne de 2011-2012, qui sert de base comparative, est de 55 accidents par année.

b Le résultat de 2014-2015 est calculé à l'aide des bilans des années civiles 2013 et 2014.

c Le résultat de 2015-2016 est calculé à l'aide des bilans des années civiles 2014 et 2015.

Commentaires :

→ Les chantiers routiers modifient les conditions de circulation des usagers de la route, notamment en raison de la mise en place d'entraves à la circulation, mais surtout de la présence de signaleurs et de travailleurs sur la route. Assurer la sécurité en zone de travaux constitue un défi de taille, puisque les entraves exposent à la fois les travailleurs et les conducteurs à divers risques. Conscient de cette situation, le Ministère travaille sur plusieurs plans afin d'améliorer la sécurité de tous. Le Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers témoigne concrètement de cette préoccupation. Il constitue un guide essentiel à la réalisation de chantiers plus sécuritaires.

→ De plus, en vertu du Code de la sécurité routière, les amendes sont doublées pour quiconque dépasse la limite de vitesse affichée sur un panneau orange dans les zones de travaux routiers.

→ Malgré une hausse des décès sur les routes du Québec en 2015, le nombre d'accidents mortels ou avec blessés graves survenus à l'approche ou à l'intérieur d'une zone de travaux est égal à celui enregistré l'année dernière, c'est-à-dire 36. Il s'agit d'une hausse par rapport aux données de 2013, qui recensaient 31 accidents. Une diminution de 19 accidents de la moyenne biennale est néanmoins observable par rapport aux années de référence 2011 et 2012, qui affichaient alors une moyenne biennale de 55.

LA CORRECTION DES SITES À POTENTIEL D'AMÉLIORATION

NOMBRE DE SITES À POTENTIEL D'AMÉLIORATION CORRIGÉS

PS 18

2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
25	13	12	17	20/an en moyenne

Commentaires :

→ Au cours de l'année 2015-2016, une somme de 357,7 millions de dollars a été consacrée à la réalisation de projets qui incluent la correction de 40 sites à potentiel d'amélioration[36]. Les investissements couvrent les frais associés à toutes les activités nécessaires à la correction de ces sites, tels que les travaux et les activités immobilières, de même que les honoraires professionnels.

→ Parmi les 40 sites ayant fait l'objet d'investissements en 2015-2016, 17 sites ont vu leurs travaux terminés (voir la liste de ces sites à l'annexe III), soit 5 de plus que l'année précédente.

→ Différentes circonstances peuvent retarder le début ou l'avancement des travaux et, ainsi, influer sur le nombre de sites où les travaux ont pu être réalisés au cours d'une année. En raison de la complexité de certaines interventions, les travaux s'échelonnent généralement sur plus d'un an.

36. Site d'un accident mortel, d'un accident grave ou d'un nombre anormalement élevé d'accidents où les risques peuvent être réduits de manière efficace par une intervention sur l'infrastructure, soit par la correction d'une courbe, d'une pente ou d'une intersection, ou par l'installation de feux de circulation ou de glissières de sécurité, etc.

LES APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ

La Loi modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et d'autres dispositions législatives a été sanctionnée en juin 2012, confirmant la permanence de l'utilisation des appareils de contrôle automatisé sur le réseau routier québécois. La Loi autorise aussi que ces appareils puissent être utilisés en tout temps dans les zones scolaires et dans les zones de travaux routiers.

En mars 2015, la firme CGI-Néolect Société en participation a été retenue comme fournisseur de services pour l'acquisition et pour l'entretien de 37 nouveaux appareils (19 appareils fixes et 18 appareils mobiles, y compris l'appareil mobile gardé en réserve[37]) pour une période de 10 ans, à un coût de près de 30 millions de dollars.

NOMBRE D'APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ EN FONCTION[a]

PS 19

2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
15	15	15	25	51

a La mesure ne renseigne pas sur les appareils qui pourraient avoir été « hors service » pendant une période donnée de l'année concernée, par exemple en raison d'une défectuosité technique ou d'une période d'entretien.

Commentaires :

→ Pour la période 2015-2016, 25 appareils ont été en service sur une possibilité de 51[38], alors que pendant l'année précédente, 15 appareils étaient en fonction.

→ Cela s'explique par le fait que la mise en service, autant celle des appareils mobiles installés sur des remorques que celle des appareils fixes, a été plus complexe et s'est révélée plus longue qu'anticipé. D'une part, un problème de solidité de l'armature des remorques a été constaté, obligeant le fournisseur à modifier le matériel. D'autre part, sur plusieurs sites où des infrastructures ont dû être aménagées pour qu'y soient déployés les appareils fixes, des difficultés techniques sur le terrain ainsi que des problèmes technologiques et de paramétrage des équipements sont survenus. Par la suite, des tests de validation des données et la certification des appareils ont dû être réalisés, faisant en sorte que des équipements n'ont pu être mis en service pendant l'année 2015-2016.

LE MARQUAGE SUR LES ROUTES

Considérant l'importance de la présence des lignes de marquage[39] pour la sécurité des usagers de la route, le Ministère a mis en œuvre, en 2004, un programme d'inspection novateur visant à déterminer le taux de présence sur l'ensemble du réseau routier. L'inspection du taux de présence des lignes de marquage commence à la fin avril et s'échelonne sur une période de quatre semaines. Elle permet de constater, sur le terrain, l'état des lignes de marquage à la suite de la période hivernale, plus dommageable. L'ensemble des lignes du réseau est ensuite rafraîchi, généralement entre mai et octobre.

Depuis 2004, le taux de conformité s'est grandement amélioré sur le réseau du Ministère : il est passé de 73 % à 93 % au printemps 2016. Il est à noter que, pour être considérée comme conforme, une ligne de marquage doit être présente à au moins 50 %.

37. Cet appareil mobile gardé en réserve afin de pallier l'absence d'un autre appareil qui serait hors service pour une période prolongée n'est pas comptabilisé dans le total des appareils qui pourraient être déployés. Ainsi, sur 37 appareils acquis, seulement 36 pourraient être déployés.

38. La phase 1 comprenait 15 appareils et la phase 2, 36 appareils, pour un total de 51. Ce total exclut l'appareil mobile gardé en réserve.

39. Le marquage consiste à tracer des lignes sur la chaussée pour délimiter les voies de circulation et pour indiquer les mesures à prendre afin d'assurer le bon usage de la route et la sécurité de ceux et celles qui l'empruntent.

PS Plan stratégique 2013-2015

SOT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

Pour obtenir ces résultats, le Ministère a adopté des orientations afin d'assurer la durabilité du marquage sur tout son territoire :

- → Utilisation de l'époxy sur tous les nouveaux enrobés, y compris ceux qui ont été marqués à l'alkyde après le 15 octobre ;
- → Utilisation de l'époxy incrusté pour le réseau de très grande densité, soit de plus de 50 000 de débit journalier moyen annuel de véhicules ;
- → Utilisation de l'époxy incrusté bicouche (blanc sur noir) sur les chaussées en béton de ciment ;
- → Utilisation de la peinture à l'eau sur tout le reste du réseau avant le 15 octobre et, après cette date, utilisation de l'alkyde.

TAUX DE CONFORMITÉ DE LA PRÉSENCE DU MARQUAGE SUR LES ROUTES AU PRINTEMPS (%)

PS 20

2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
93	93	92	93	95

Commentaire :

- → Au total, 83 757 km de lignes ont été inspectés au printemps 2016, et 93 % d'entre elles ont été considérées comme conformes. Les résultats 2016 montrent que le Ministère a maintenu un taux de conformité semblable à celui des dernières années.

L'ENTRETIEN HIVERNAL DES ROUTES DU RÉSEAU SUPÉRIEUR

Déneigement sur l'autoroute Robert-Cliche, à Saint-Georges-de-Beauce.
Source : Photothèque du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

L'entretien hivernal des routes du réseau du Ministère est effectué selon des exigences de qualité qui assurent des déplacements sécuritaires et fonctionnels. Près de 80 % de l'entretien hivernal est effectué par des tiers, principalement des entrepreneurs ou des municipalités. La reddition de comptes porte exclusivement sur la performance des entrepreneurs en entretien hivernal, puisque la majorité des ententes contractuelles sont conclues avec le secteur privé. Le respect des exigences du Ministère est évalué à partir de 19 critères distincts, dont les plus importants portent sur la qualité des opérations effectuées et, de ce fait, sur le service rendu à la population.

PROPORTION DES ENTREPRENEURS EN ENTRETIEN HIVERNAL RÉPONDANT BIEN AUX EXIGENCES CHAQUE ANNÉE (%)

PS 21

2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
92,3	89,7	94,0	96,6	100

Commentaires :

- → Afin que la cible soit atteinte, la totalité des entrepreneurs doit obtenir un taux moyen de respect des exigences pour l'entretien hivernal des routes égal ou supérieur à 80 %. Ce taux est calculé en grande partie en fonction des demandes d'ajustements ou d'interventions préventives ainsi que des avertissements et des avis de réprimande délivrés à chaque entrepreneur.

→ Durant la saison hivernale 2015-2016[40], pour 12 des 358 contrats, les entrepreneurs ont obtenu une cote inférieure à 80 %, comparativement à 21 des 352 contrats conclus pour la saison 2014-2015.

→ En comparaison aux saisons hivernales précédentes, la proportion des entrepreneurs en entretien hivernal répondant bien aux exigences est légèrement plus élevée. Ces résultats s'expliquent par l'obtention d'une meilleure performance des entreprises en déneigement, notamment dans le premier et le troisième tiers de la saison d'hiver 2015-2016.

LES AIRES DE SERVICE ET LES VILLAGES-RELAIS

Moulin à vent de Grondines, village-relais.
Source : Photothèque du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

OVT Une fois achevée, la mise en place d'un nouveau réseau de « parcs routiers » devrait offrir aux usagers de la route des sites d'arrêt sécuritaires accessibles en tout temps et à toutes les heures de déplacement, sur le réseau routier stratégique du Québec. Ce réseau comptera 33 aires de service et haltes routières modernisées (surtout sur les autoroutes), environ 45 villages-relais, 26 belvédères et 6 aires de stationnement pour véhicules lourds.

Au 31 mars 2016, 9 aires de service modernisées sont aménagées aux abords des autoroutes et 40 villages-relais sont reconnus sur les routes nationales du Québec ou sur les routes nationales et régionales désignées « routes touristiques ». Cela contribue ainsi à offrir des services (aires de repos et de restauration, distribution d'essence, stationnement, installations sanitaires, etc.) et de l'information pertinente aux usagers de la route dans le but d'améliorer la sécurité routière.

La mise en place d'un réseau de villages-relais favorise une approche intégrée de développement des activités et des équipements locaux. Il permet d'améliorer le cadre de vie économique, culturel et social du milieu, en plus d'offrir aux usagers de la route des lieux d'arrêt sécuritaires à intervalles réguliers ainsi qu'une diversité de services et une qualité d'accueil.

La municipalité de Duhamel-Ouest a quitté le Programme de reconnaissance des Villages-relais en 2014-2015. La Ville de Chibougamau s'est pour sa part retirée en 2015-2016.

LA SÉCURITÉ CIVILE

Afin d'assumer les responsabilités évoquées dans la mission « Transports » du Plan national de sécurité civile, lesquelles consistent entre autres à fournir de l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises, le Ministère effectue une veille concernant les événements majeurs qui sont survenus sur son réseau. En ce qui concerne les événements qui ont reçu une attention particulière de la part du Ministère en matière de sécurité civile en 2015-2016, notons :

→ les conditions climatiques extrêmes de juin 2015 qui ont causé des inondations et des fermetures de routes dans les régions de l'Estrie et de la Capitale-Nationale ;

→ l'explosion d'un camion-citerne à Saint-Alphonse-de-Granby, dans l'est de la Montérégie, qui a forcé la fermeture de l'autoroute 10 dans les deux directions ;

→ l'incendie d'un véhicule récréatif dans le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, qui en a forcé la fermeture en direction nord pendant plusieurs heures.

40. La saison hivernale s'étend de septembre à mai.

PS Plan stratégique 2013-2015

SOT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

ENJEU 2

LA PERFORMANCE ORGANISATIONNELLE ET LA SAINE GESTION DES FONDS PUBLICS

ORIENTATION 3
ACCROÎTRE LA RIGUEUR, L'INTÉGRITÉ ET LA TRANSPARENCE AFIN D'OFFRIR AUX CITOYENS DES SERVICES DE QUALITÉ AU MEILLEUR COÛT

AXE D'INTERVENTION 1
Expertise

OBJECTIF 3.1
Réviser la structure organisationnelle pour renforcer l'expertise de l'État et assurer une gestion transparente et efficiente du réseau routier

L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX SUR LA CRÉATION D'UNE AGENCE DES TRANSPORTS

PS 22

Le projet de loi no 68 sur l'Agence des infrastructures de transport du Québec a été présenté à l'Assemblée nationale le 4 décembre 2013. La dissolution de l'Assemblée nationale, en mars 2014, a eu pour effet de mettre un terme à tous les mandats de l'Assemblée, y compris à l'étude du projet de loi no 68. Celui-ci n'a pas été présenté de nouveau à l'Assemblée nationale.

OBJECTIF 3.2
Renforcer la capacité organisationnelle

Le renforcement de l'expertise est une priorité pour l'État afin de se doter du savoir-faire de pointe en matière de travaux publics, nécessaire au contrôle rigoureux de la gestion des infrastructures.

Les postes sont pourvus en fonction de la disponibilité de la main-d'œuvre pour répondre aux besoins des secteurs de vulnérabilité ciblés. Ces ressources supplémentaires sont surtout constituées d'ingénieurs et de techniciens des travaux publics afin de permettre de hausser la proportion des travaux réalisés en régie en matière d'inspection, de conception, de surveillance et de vérification des travaux réalisés par des firmes de génie-conseil.

L'EMBAUCHE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS POUR LUTTER CONTRE LA COLLUSION ET LA CORRUPTION

NOMBRE D'EMPLOYÉS EMBAUCHÉS (CUMUL DES ÉQUIVALENTS TEMPS COMPLET AJOUTÉS DEPUIS LE 1ER AVRIL 2012)

PS 23

2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE[a]
153	462	581	613	707

a Pour cet indicateur, la cible annuelle est établie sur la base du cumul des postes autorisés par le Conseil du trésor. La cible 2014-2015 n'a donc pas été reconduite.

Commentaires :

→ Depuis avril 2012, le Ministère a cumulé un total de 613 ressources spécifiquement affectées dans le cadre de la mise en œuvre des actions pour lutter contre la collusion et la corruption. De ces nouveaux effectifs, 41 % sont des ingénieurs et 30 % des techniciens des travaux publics.

→ Pour 2015-2016, la faible augmentation de 32 ressources résulte notamment de l'obligation pour le Ministère de respecter les cibles d'effectifs attribuées par le Conseil du Trésor.

LES FORMATIONS ASSOCIÉES À L'EXPERTISE, À L'ÉTHIQUE ET À LA PROTECTION DE L'INTÉGRITÉ DES CONTRATS PUBLICS

Tout en s'assurant de maintenir la formation associée à l'expertise du personnel, le Ministère offre des séances d'information, de sensibilisation et de formation à l'intention des gestionnaires et du personnel en matière d'éthique publique et de protection de l'intégrité des contrats publics. Assurer l'intégrité des contrats publics requiert que chaque employé soit en mesure de prévenir et de détecter les situations de collusion et de corruption. Le programme de formation à la protection de l'intégrité des contrats publics a été élaboré en collaboration avec l'Unité permanente anticorruption et le Secrétariat du Conseil du trésor.

EXPERTISE (NOMBRE ANNUEL DE JOURS-PERSONNES)

PS 24a

2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
16 016	20 401	12 411	9 964	16 000

Commentaires :

→ Le bilan de la formation est de 9 964 jours-personnes de formation, soit une moyenne de 1,6 jour de formation par personne. En 2015-2016, le Ministère a investi près de 2,9 millions de dollars en activités de formation et de perfectionnement. Ce montant inclut les coûts liés aux ressources externes, les frais de déplacement et de séjour des employés ainsi que les salaires.

→ La diminution du nombre de jours de formation par rapport à celui enregistré l'année précédente est liée aux mesures de contrôle des dépenses visant à assurer une gestion rigoureuse et prudente des fonds publics. Bien que la cible du nombre annuel de jours de formation ne soit pas atteinte, le Ministère continue tout de même de répondre aux exigences de la Loi favorisant le développement et la reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre. En effet, le Ministère respecte la norme du 1 % de la masse salariale consacré à des dépenses de formation admissibles[41].

ÉTHIQUE (NOMBRE DE FORMATIONS ET DE PARTICIPANTS)

PS 24b

2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
27 et 693	28 et 1 102	34 et 1 115	14 et 528[a]	40 et 800

a Pour deux formations, le nombre de participants est approximatif, considérant l'absence d'une liste de présences.

Commentaire :

→ Au cours de l'exercice 2015-2016, 14 activités de formation à l'éthique publique ont permis de sensibiliser 528 employés. Le nombre d'activités réalisées et le nombre de participants sont plus faibles que dans les années précédentes. Cela s'explique par le fait qu'un grand nombre d'employés avaient déjà été sensibilisés à ce jour et que le Ministère a plutôt accordé la priorité à la mise en place et la conception d'autres outils de sensibilisation, notamment l'élaboration d'un plan d'action en éthique ainsi que la production d'aide-mémoire concernant l'éthique et le lobbyisme.

PROTECTION DE L'INTÉGRITÉ DES CONTRATS PUBLICS (NOMBRE DE PARTICIPANTS)

PS 24c

2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
156	2 013	961[a]	540[b]	1 500

a En incluant les 462 ouvriers qui ont participé à la formation, le total serait de 1 423 participants.

b En incluant les 1 437 ouvriers qui ont participé à la formation, le total serait de 1 977 participants.

41. Cette information est produite annuellement, au 31 décembre, dans le cadre de la Loi favorisant le développement et la reconnaissance de la main-d'œuvre.

PS Plan stratégique 2013-2015

OVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

Commentaires :

→ En 2012-2013, le Ministère a mis en place une formation sur la protection de l'intégrité des contrats publics en collaboration avec l'Unité permanente anticorruption et le Secrétariat du Conseil du trésor. En 2015-2016, 540 participants ont assisté à 40 séances de formation. Au total, 3 670 employés ont participé à ces activités de formation tenues depuis la mise en place de la formation, en 2012-2013.

→ À noter que, lors de l'exercice financier 2014-2015, le Ministère a adapté le contenu de cette formation à la réalité du personnel ouvrier. Ainsi, 1 437 ouvriers ont participé à 125 séances de formation en 2015-2016, comparativement à 462 ouvriers en 2014-2015. Toutefois, ces participants ne sont pas comptabilisés dans l'indicateur puisque la formation visait initialement les répondants en gestion contractuelle, les chargés d'activités, les gestionnaires, les professionnels, les gérants de projets, les techniciens et les agents de bureau concernés par la gestion des contrats et dont les responsabilités les amènent à intervenir à l'intérieur d'un cadre contractuel.

→ La cible de 1 500 participants n'a pas été atteinte puisque les efforts du Ministère ont plutôt consisté à étendre la formation à un auditoire plus large en incluant les ouvriers. Toutefois, si ces derniers étaient comptabilisés, le total de 1 977 personnes formées permettrait de dépasser la cible.

LES TRAVAUX RÉALISÉS PAR DES RESSOURCES INTERNES

Dans le cadre de l'action 9 du Plan d'actions concertées pour renforcer la lutte contre la collusion et la corruption, des indicateurs ont été mis en place afin que le leadership du Ministère soit mesuré par sa présence concrète dans divers domaines d'activité liés au suivi du réseau routier et aux interventions réalisées sur celui-ci.

Les indicateurs retenus permettent la mesure de la proportion des travaux accomplis par des ressources internes.

Pour répondre aux besoins de ces secteurs d'activité, des ressources supplémentaires, principalement des ingénieurs et des techniciens des travaux publics, ont été recrutées au cours des dernières années. L'ajout de ces ressources permet d'augmenter la proportion de travaux réalisés par des ressources internes.

PROPORTION DES TRAVAUX RÉALISÉS PAR DES RESSOURCES INTERNES (%)

PS 25

	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
Surveillance des travaux routiers[a]	16	21	36	38	22
Préparation des projets[b]	41	41	53	58	50
Inspections générales des structures[c]	43	57	66	71	60
Inventaires liés à l'état du réseau routier	97	98	97[d, e]	99[d, e]	98

a Valeur des travaux réalisés et surveillés à l'interne/Valeur totale des travaux réalisés[42], excluant les travaux de remplacement de l'échangeur Turcot.

b Valeur des travaux réalisés dont la préparation a été faite à l'interne/Valeurtotale des travaux réalisés[42]. La préparation des projets est effectuée en cinq phases. Dans le calcul, chacune des phases est considérée comme ayant le même poids.

c Mètres carrés de surface des structures inspectées à l'interne/Nombre total de mètres carrés des structures inspectées (reddition portant sur l'année civile).

d Avant 2014-2015, les résultats étaient établis à partir de sondages effectués auprès des directions territoriales et visaient à établir le nombre d'éléments d'inventaire dont le recensement avait été effectué par des ressources internes. Afin d'obtenir des résultats plus exhaustifs, basés sur l'exploitation de données et non plus sur un sondage, le Ministère a utilisé une nouvelle méthode de calcul à partir de 2014-2015. Les calculs sont dorénavant basés sur le nombre d'équivalents temps complet. Les résultats antérieurs à cette période n'ont pas pu être redressés en raison de l'incompatibilité (en termes comparatifs) de l'approche de collecte (sondages versus données) et de la méthode de calcul.

e Nombre d'équivalents temps complet alloués à la réalisation à l'interne des inventaires (analyses de l'état du réseau routier)/Nombre total d'équivalents temps complet alloués à la réalisation des inventaires (analyses de l'état du réseau routier). Le calcul des équivalents temps complet repose sur l'addition des ressources associées à la réalisation de 36 éléments d'inventaire par la Direction générale des territoires (incluant chacune des directions territoriales) et la Direction générale des infrastructures et des technologies.

42 Prévision en décembre du montant qui sera dépensé pour la réalisation des travaux au regard des projets, et ce, pour l'exercice financier devant se terminer le 31 mars suivant.

Commentaires :

→ Les cibles ont été dépassées pour la proportion des travaux réalisés par des ressources internes spécialisées, tant pour la surveillance des travaux routiers, pour la préparation des projets, pour les inspections générales des structures que pour les inventaires liés à l'état du réseau routier.

→ La valeur des travaux routiers surveillés par des ressources internes a atteint près de 467 millions de dollars, comparativement à 443 millions de dollars l'année précédente.

→ La valeur des travaux préparés par des ressources internes a atteint 721 millions de dollars, comparativement à 682 millions de dollars l'année précédente.

→ Pour les inspections générales des structures, un total de 1 291 526 m² de surface a été inspecté par des ressources internes sur un total de 1 825 747 m².

→ Pour les inventaires liés à l'état du réseau routier, la proportion des travaux réalisés par des ressources internes a augmenté de deux points par rapport à 2014-2015.

AXE D'INTERVENTION 2
Façons de faire

OBJECTIF 3.3
Optimiser les pratiques de gestion et renforcer le contrôle des coûts et de la qualité des travaux

LA DÉMARCHE MINISTÉRIELLE DE GESTION DE PROJETS

Le Ministère s'est doté d'une démarche de gestion de projets basée sur une approche reconnue à l'échelle internationale (celle du Project Management Institute) et adaptée au contexte ministériel de gestion des projets routiers.

PROPORTION DES PROJETS ROUTIERS DE PLUS DE 5 MILLIONS DE DOLLARS RÉALISÉS SELON LA DÉMARCHE MINISTÉRIELLE DE GESTION DE PROJETS (%)[a, b]

PS 26

2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	CIBLE
–	35 % des projets identifiés ont été suivis par le comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus	70 % des projets identifiés ont été suivis par le comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus	100 % des projets identifiés ont été suivis par le comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus	60 %

a Le mode de calcul de la proportion de projets réalisés selon la démarche ministérielle de gestion de projets a fait l'objet d'une révision. Ces projets sont identifiés sur une base de deux ans de programmation routière approuvée.

b Le calcul exclut les projets d'infrastructures routières de 100 millions de dollars et plus, en application de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

Commentaires :

→ Sur une base de 2 ans de programmation routière, soit 2015-2016 et 2016-2017, 83 projets devaient être réalisés selon la démarche ministérielle de gestion de projets. Pour l'année 2015-2016, 83 projets ont été gérés selon ce mode, soit une proportion de 100 %.

→ La réalisation d'un projet d'envergure demande l'application d'un cycle de gestion qui assure une maîtrise efficace de son contenu, de ses délais, de ses coûts et de sa qualité, et ce, du début du projet jusqu'à son évaluation finale.

→ Le comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus, auquel siègent des sous-ministres associés et adjoints, autorise la poursuite ou non des projets qui lui sont présentés lors des trois étapes déterminantes (points de contrôle) de la préparation des projets, soit : l'étude d'opportunité, la conception de l'avant-projet et la réalisation des plans et devis.

→ Afin de favoriser l'application de la démarche ministérielle de gestion de projets à l'ensemble du cycle de vie des projets, le Ministère poursuit l'amélioration continue de ses façons de procéder. Il applique les mêmes exigences et la même rigueur à ses projets de moins de 100 millions de dollars que celles prévues dans la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique en vertu de la Loi sur les infrastructures publiques (RLRQ, chapitre I-8.3).

3.4 LES RÉSULTATS DES ENGAGEMENTS ÉNONCÉS DANS LA DÉCLARATION DE SERVICES AUX CITOYENS

Le personnel du Ministère place la qualité des services qu'il offre aux citoyens au cœur de ses préoccupations quotidiennes. Le 24 mars 2009, la deuxième Déclaration de services aux citoyens était rendue publique afin de répondre aux réalités engendrées par les rapports directs du Ministère avec la population[43]. Ainsi, le Ministère déploie tous les efforts nécessaires pour respecter chacun des six engagements qu'il a pris à l'égard des services aux citoyens, soit :

→ Assurer l'accessibilité des services ;

→ Offrir des services courtois ;

→ Répondre de façon diligente ;

→ Traiter les démarches de manière confidentielle ;

→ Fournir de l'information de qualité ;

→ Tenir compte de la satisfaction des citoyens.

ASSURER L'ACCESSIBILITÉ DES SERVICES

Le Ministère s'est engagé à faciliter les échanges avec les citoyens en offrant diverses façons de communiquer : par son site Web et ses applications mobiles, par courriel, par téléphone ou au comptoir, à l'un de ses points de service4[44].

À cet effet, le service Québec 511 diffuse en continu[45], par téléphone, sur les applications mobiles et sur le Web, de l'information gratuite sur l'état du réseau routier : conditions routières hivernales, principales entraves à la circulation causées par les travaux routiers, messages de sécurité et autres. Les usagers peuvent aussi obtenir rapidement l'horaire et connaître l'état du service des traversiers du Québec, de même que s'informer sur le temps d'attente aux postes frontaliers pour entrer au Québec. Sur le Web, il est aussi possible de voir les images captées par les caméras de circulation du Ministère et d'obtenir des renseignements sur les services offerts dans les haltes routières et dans les

43. Le Ministère prépare actuellement la mise à jour de sa Déclaration de services aux citoyens.

44. Les points de service du Ministère, soit ses bureaux centraux de Québec et de Montréal et les bureaux de ses 12 directions territoriales, sont ouverts du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 16 h 30, sauf lors des jours fériés.

45. Le service est offert jour et nuit, sept jours sur sept.

villages-relais. De plus, les usagers de l'application mobile Québec 511 peuvent recevoir des notifications sur les avertissements et sur les travaux routiers. Par exemple, ils peuvent recevoir une alerte de smog ou être avisés d'une fermeture de route. Depuis 2011, la section Mobilité Montréal affiche des liens vers les sites des diverses sociétés de transport et des autres partenaires de la région métropolitaine. Elle donne aussi l'accès à la carte interactive du Québec 511 sur laquelle sont indiqués les travaux en cours qui sont sous la responsabilité du Ministère, de même que ceux qui relèvent des villes de Montréal, de Longueuil et de Laval. Que ce soit par téléphone, à partir d'une application mobile ou sur le Web, le citoyen peut aussi signaler un incident, formuler un commentaire ou une demande de renseignement sur tout sujet lié à la mission du Ministère, ou encore déposer une plainte.

Avec l'ensemble des modes de communication qu'il a mis en place, le Ministère vise également à fournir aux citoyens des renseignements généraux sur les lois, les règlements, les programmes et les politiques qu'il applique.

Des services accessibles aux personnes handicapées

Conformément à la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, le Ministère prend chaque année des dispositions pour que ses produits et ses services soient accessibles à cette clientèle.

Le service téléphonique Québec 511 est simple et convivial. Il fonctionne par reconnaissance vocale et permet également à l'usager de demander des renseignements en utilisant le clavier de son téléphone. Les citoyens qui ont des difficultés d'élocution, par exemple, peuvent ainsi consulter Québec 511 sans problème. De même, le Ministère demeure très vigilant pour que l'information qu'il présente sur le Web respecte les standards sur l'accessibilité du Web du Secrétariat du Conseil du trésor.

OFFRIR DES SERVICES COURTOIS

Conformément aux engagements du Ministère, le personnel doit accueillir le citoyen avec courtoisie et respect. Il doit aussi écouter attentivement ses demandes et, au besoin, le mettre en communication avec la personne concernée en limitant le nombre d'intermédiaires. Le Ministère évalue annuellement la satisfaction de sa clientèle, notamment celle des usagers du service Québec 511 à l'égard de la courtoisie de son personnel.

Selon les résultats du sondage 2015-2016 sur la satisfaction de la clientèle à l'égard du service Québec 511 réalisé du 24 février au 29 février 2016, 98 % des usagers considèrent que les préposés de ce service sont courtois.

RÉPONDRE DE FAÇON DILIGENTE

En vertu des engagements inscrits dans sa Déclaration de services aux citoyens, le Ministère a fixé à 5 jours ouvrables le délai de réponse à une demande verbale et à 10 jours ouvrables celui pour une demande écrite qui lui est adressée, et ce, qu'il s'agisse d'une demande de renseignements, d'une réclamation pour dommages ou d'une plainte. De plus, s'il est nécessaire de rappeler le citoyen pour lui indiquer que sa demande est traitée, l'employé doit le faire dans un délai d'un jour ouvrable suivant la réception de la demande. S'il est impossible de fournir une réponse dans les délais précédemment mentionnés, un accusé de réception doit être expédié, indiquant le nom d'une personne-ressource et le temps de réponse estimé.

Un suivi diligent des demandes de renseignements

En 2015-2016, l'utilisation de la ligne téléphonique Québec 511 a fléchi de 11,4 %. Le nombre d'appels traités par les préposés est, quant à lui, demeuré stable, soit de 33 228 appels cette année.

Par ailleurs, le taux de demandes de renseignements écrites faites au Québec 511 ayant reçu une réponse dans les délais prescrits a été de 98,5 %.

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

NOMBRE TOTAL DE DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Nombre total d'appels faits aux services téléphoniques Québec 511[a]	1 058 029	918 318	813 704
Nombre de demandes de renseignements verbales aux préposés du Québec 511[b]	32 586	33 428	33 228
Nombre de demandes de renseignements écrites traitées	949	824	640
Nombre mensuel moyen de pages vues sur le site Web du Québec 511	ND[c]	2 539 372	2 240 645

a Ces appels comprennent ceux qui ont été faits au service automatisé et au service avec préposé, que ce soit pour une demande de renseignements, pour le signalement d'un incident ou pour la formulation d'une plainte ou d'une réclamation pour dommages.

b Ce nombre comprend seulement les appels traités par les préposés du service Québec 511 du Ministère, alors qu'une partie des appels est traitée par les préposés de Services Québec et par ceux d'une firme privée.

c À la suite d'un changement de nom de domaine du site, les marqueurs dans les pages Web servant à comptabiliser les statistiques de fréquentation ont été supprimés par erreur. Les données d'avril à octobre n'ont donc pas pu être compilées.

Un suivi diligent des signalements d'incidents

Le Ministère ne cesse d'améliorer et de bonifier les services et les systèmes liés à la surveillance du réseau routier, et ce, dans le but d'accroître la sécurité des usagers, d'assurer leur mobilité et de réduire les répercussions de la congestion attribuable à la circulation. Ainsi, jour et nuit, sept jours sur sept, les centres intégrés de gestion de la circulation de Québec et de Montréal assurent la télésurveillance, les communications opérationnelles et le soutien aux intervenants sur le terrain, alors qu'ils traitent aussi en priorité tous les appels d'urgence et les demandes d'intervention faites sur les territoires qu'ils desservent.

Pour ce faire, les centres intégrés de gestion de la circulation s'appuient sur des salles de contrôle et de télécommunications à la fine pointe de la technologie ainsi que sur l'expertise des ressources opérationnelles du Ministère, notamment sur les patrouilleurs du réseau routier. En outre, au moyen du service Québec 511 et de plusieurs panneaux à messages variables installés aux abords des routes, le Ministère est en mesure de communiquer, en temps réel, de l'information pertinente à la population.

Au cours de l'exercice financier 2015-2016, les centres intégrés de gestion de la circulation de Québec et de Montréal ont eu à traiter respectivement en moyenne 100 et 300 situations par jour[46]. La grande majorité des signalements transmis aux centres intégrés de gestion de la circulation proviennent des partenaires du Ministère (ex. : corps policiers, pompiers, 911).

Selon les engagements pris dans la Déclaration de services aux citoyens, chaque demande d'intervention ou chaque signalement d'incident doit être transmis immédiatement aux intervenants concernés. Ces derniers ont le devoir de s'assurer du traitement de la demande ou du signalement dans les meilleurs délais.

Un suivi diligent des plaintes

Tout citoyen insatisfait d'un produit ou d'un service, ou de la manière dont ceux-ci ont été fournis, est invité à en informer le Ministère par téléphone, par télécopieur, par la poste, par courrier électronique ou en personne, à l'un ou l'autre de ses points de service.

Chaque plainte[47] ou réclamation pour dommages[48] formulée au Ministère est alors examinée avec objectivité et célérité, puis une réponse est fournie.

46 Les situations gérées par les centres intégrés de gestion de la circulation sont variées. Elles concernent les interventions sur le réseau routier à la suite d'un accident, de la présence de véhicules en panne, de débris ou d'animaux sur la route, de travaux routiers, de problématiques liées aux conditions climatiques, de situations particulières afférentes à la sécurité civile, etc.

47 On entend par « plainte » l'expression orale ou écrite de l'insatisfaction d'un citoyen qui s'estime lésé ou qui allègue avoir subi un inconvénient à la suite d'un événement, d'une situation, d'un acte ou d'une omission liés aux produits ou aux services du Ministère.

48 On entend par « réclamation pour dommages » toute demande, mise en demeure ou facture signifiée au Ministère relativement à des situations pouvant impliquer sa responsabilité extracontractuelle et comportant un dommage.

TAUX DE CONFORMITÉ AU DÉLAI DE RÉPONSE FIXÉ (%)

	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Plaintes verbales (5 jours ouvrables)	92	91	93
Plaintes écrites (10 jours ouvrables)	87	86	90

NOMBRE TOTAL DE PLAINTES

	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Nombre de plaintes verbales	6 109	6 555	6 698
Nombre de plaintes écrites	1 891	1 859	2 116
TOTAL	8 000	8 414	8 814

NOMBRE DE PLAINTES PAR SUJET

	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Plaintes relatives au réseau routier	7 276	7 836	8 214
• Plaintes relatives à la viabilité hivernale	1 876	1 837	1 446
• Plaintes relatives à la chaussée	1 891	1 884	2 200
• Plaintes relatives aux travaux routiers	1 301	1 116	1 359
• Autres sujets relatifs au réseau routier	2 208	2 999	3 209
Autres plaintes	724	578	600
TOTAL	8 000	8 414	8 814

RÉCLAMATIONS POUR DOMMAGES

	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Nombre de demandes de réclamations	1 079	1 019	1 094
COMPENSATIONS VERSÉES POUR LES RÉCLAMATIONS (EN MILLIERS DE DOLLARS)			
• Compensations versées pour les dossiers ouverts durant l'année financière	281	228	329
• Compensations versées pour les dossiers des années antérieures	641	379	332
TOTAL	922	607	661

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

Commentaires :

→ Pour l'année financière 2015-2016, le Ministère a été en mesure de répondre dans le délai prévu de 5 jours ouvrables à 93 % des plaintes qui lui ont été formulées verbalement. Quant aux plaintes écrites, le taux de conformité au délai de réponse, fixé à 10 jours ouvrables, a été de 90 %. Le Ministère a reçu au total 8 814 plaintes, ce qui représente une augmentation de 4,5 % (400 plaintes) par rapport au nombre enregistré au cours de l'exercice précédent. Les hausses les plus marquées concernent l'état de la chaussée et les travaux routiers, le nombre de plaintes liées à ces aspects ayant augmenté de 17 % et 22 % respectivement. Cependant, il faut noter que les plaintes reliées à la viabilité hivernale ont diminué de 21 % en 2015-2016.

→ Le réseau routier a suscité le plus grand nombre de plaintes. Il a fait l'objet de 93 % de toutes les plaintes reçues au Ministère. La majorité des plaintes formulées par les citoyens concernent l'état de la chaussée, la viabilité hivernale et les travaux routiers.

- L'état de la chaussée est à l'origine d'environ 25 % des plaintes liées au réseau routier. Ces plaintes portent en grande partie sur les débris, déchets, déversements et chutes de pierres.
- La viabilité hivernale, qui porte fréquemment sur le déneigement et le déglaçage, a fait l'objet d'environ 16 % des plaintes liées au réseau routier.
- Les travaux routiers ont suscité 15 % du total des plaintes au sujet du réseau routier.

→ Au cours de l'année, le Ministère a reçu 1 094 réclamations pour dommages ; 65 % d'entre elles ne relevaient pas de sa responsabilité. Le nombre total de réclamations reçues est donc en légère hausse (+7 %) par rapport à celui observé l'an dernier.

→ Quant aux compensations versées au cours de 2015-2016, elles totalisent 661 402 dollars et sont de 9 % supérieures à celles versées au terme du précédent exercice.

- Cet écart s'explique principalement par deux réclamations reliées à des travaux réalisés par le Ministère, soit des dommages causés à une machinerie lourde louée sans opérateur par le Ministère (36 000 $) et un bris de conduite d'aqueduc à la suite de travaux de remplacement d'un ponceau (80 000 $).

TRAITER LES DÉMARCHES DE MANIÈRE CONFIDENTIELLE

Lorsqu'un citoyen fait une demande de renseignements, une réclamation pour dommages ou une plainte, le Ministère s'engage à assurer la confidentialité des renseignements[49] qui lui sont fournis lors de l'application des lois et des règlements, et à ne permettre l'utilisation de ces renseignements qu'aux seules fins prévues par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1).

FOURNIR DE L'INFORMATION DE QUALITÉ

Le Ministère met en place différents systèmes et diverses technologies afin d'assurer aux citoyens que l'information diffusée sur ses produits et services est pertinente et à jour. Cela s'applique à l'information communiquée au moyen du service Québec 511, accessible par le Web, par téléphone ou à partir d'une application mobile.

Par exemple, le service téléphonique Québec 511 intègre une technologie de pointe conçue pour que l'information soit diffusée de manière uniforme. Le système de transfert automatisé du texte à la parole permet de s'assurer que l'information consultée sur le site Web du Ministère est la même que celle accessible par téléphone, et ce, qu'il s'agisse de l'information fournie par le système automatisé ou par les préposés aux renseignements.

49 Le lecteur est invité à consulter la section 4.2 du présent rapport, consacrée à l'accès aux documents des organismes publics et la protection des renseignements personnels, pour obtenir plus de détails à ce sujet.

Conscient des effets perturbateurs des travaux routiers sur la fluidité de la circulation, le Ministère s'est doté de procédures de transmission de l'information et d'outils de diffusion pour joindre les usagers de la route ainsi que ses divers partenaires. Ainsi, une équipe met régulièrement à jour l'information sur les travaux routiers qui est diffusée au moyen du service Québec 511. Selon l'évolution des travaux routiers, l'information est saisie dans le système de diffusion informatique interne et transférée en quelques minutes vers le service Québec 511. Les données sont également transmises par divers moyens (communiqués, avis, Radio Circulation, etc.) aux nombreux partenaires du Ministère (corps policiers, services d'urgence, municipalités, etc.), de même qu'aux médias régionaux et nationaux.

Parallèlement aux travaux d'entretien hivernal qu'il effectue pour assurer la sécurité et la fiabilité du réseau, le Ministère informe les usagers de la route sur les conditions routières hivernales. Le réseau couvert est découpé en plusieurs tronçons (379), leur nombre pouvant varier d'une année à l'autre. Pour chacun de ces tronçons, un responsable observe les conditions routières et les communique au moyen du système provincial de gestion des conditions routières. Dès la réception de l'information dans le système, les données sont transmises pour qu'une mise à jour de l'information du Québec 511 soit effectuée, et ce, dans un délai maximal de deux minutes. Au même moment, elles sont rendues disponibles aux médias d'information ainsi qu'à des médias spécialisés.

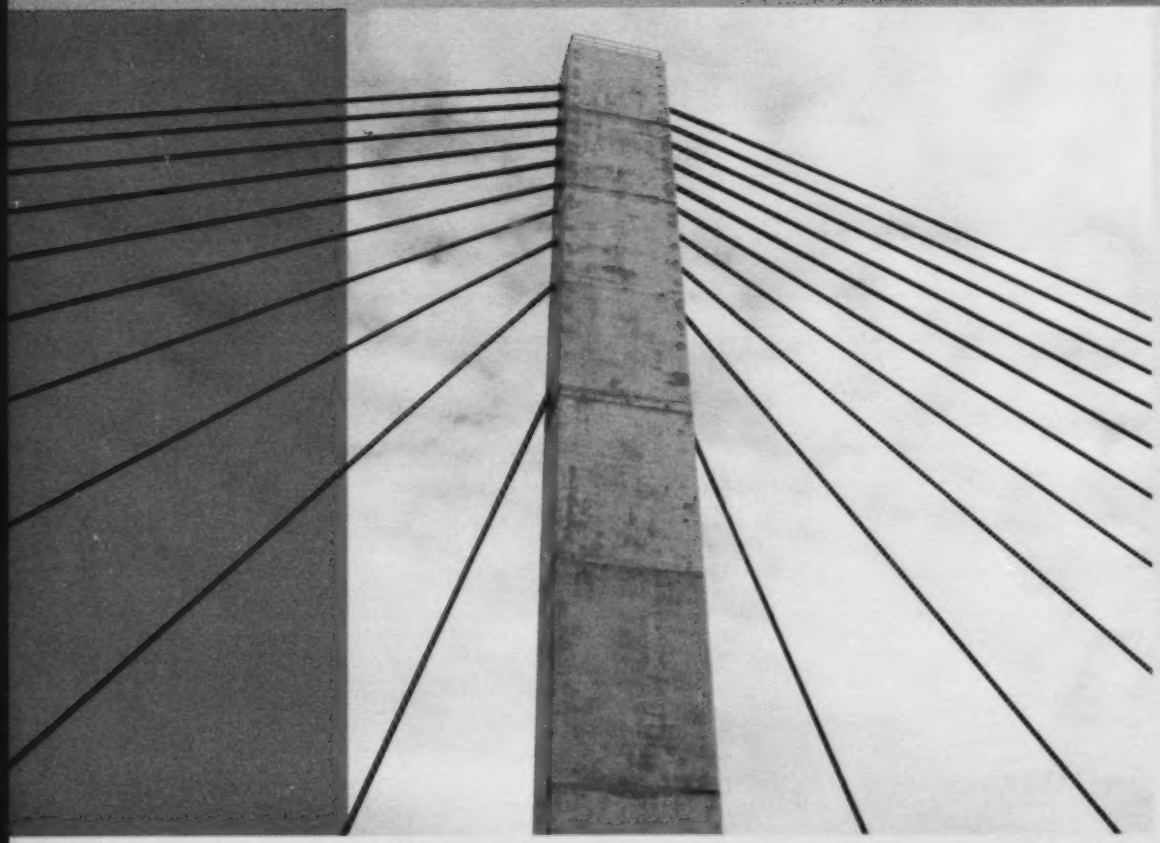
Dans l'objectif d'améliorer la qualité (pertinence, fiabilité, cohérence, etc.) de l'information, le Ministère travaille continuellement à parfaire ses processus de collecte et de diffusion de l'information, ainsi qu'à rappeler les bonnes façons de faire à l'ensemble des personnes concernées.

Par ailleurs, le Ministère accorde une grande importance à la diffusion diligente de l'information générale concernant les lois, les règlements, les programmes et les politiques qu'il administre. Tous les communiqués concernant les conférences de presse que le ministre a tenues ont donc été intégrés dans la salle de presse virtuelle du site Web ou dans la section « Fil d'information » du Portail Québec. Les communiqués et la documentation officielle qui s'y rattachent sont habituellement mis en ligne au cours des heures suivant la tenue de l'événement. Lorsque nécessaire, la mise en ligne peut avoir lieu le soir ou la fin de semaine. L'internaute qui navigue dans la section « Salle de presse » du site Web du Ministère peut consulter en tout temps ces documents. Il peut aussi consulter l'ensemble des communiqués du ministre ou du Ministère à partir d'hyperliens présentés sur le site Portail Québec.

De plus, le Ministère prend les dispositions nécessaires pour se conformer au Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels.

TENIR COMPTE DE LA SATISFACTION DES CITOYENS

En 2015-2016, le Ministère a poursuivi ses efforts pour mesurer le degré de satisfaction des citoyens à l'égard des produits et des services qu'il met à leur disposition. À ce sujet, les principaux résultats du sondage sur la satisfaction de la clientèle à l'égard du service Québec 511 sont détaillés sous l'indicateur du plan stratégique « Taux de satisfaction des usagers du Québec 511 » de cette partie du rapport annuel. Le rapport du sondage est également disponible en ligne, sur le site du Ministère.



PARTIE 4

LES EXIGENCES LÉGISLATIVES ET GOUVERNEMENTALES

PARTIE 4

LES EXIGENCES LÉGISLATIVES ET GOUVERNEMENTALES

4.1 L'APPLICATION DE LA POLITIQUE LINGUISTIQUE

La politique linguistique du Ministère, à l'instar de celle des autres ministères et organismes, doit être mise à jour au moins tous les cinq ans, comme le prévoit la Charte de la langue française. Cette responsabilité revient au comité permanent de la politique linguistique, qui est constitué de représentants des directions des communications, des affaires juridiques, des ressources humaines, des contrats et des ressources matérielles ainsi que des technologies de l'information. Au cours de l'exercice 2015-2016, le comité n'a tenu aucune réunion.

Dans la foulée de la dernière mise à jour de la politique linguistique ministérielle, en 2014, et dans un objectif de promotion du français comme langue de travail, une nouvelle capsule linguistique a été diffusée dans l'intranet ministériel. Dans le même ordre d'idées, la section « Outils linguistiques » de la page d'accueil de l'intranet s'est vue bonifiée par l'ajout d'une sous-section intitulée « Le français au bureau », qui comprend des modèles de communications écrites, téléchargeables et utilisables avec le logiciel Word.

Par ailleurs, au cours de l'année 2015-2016, la personne responsable de l'application de la politique a reçu des demandes concernant la signalisation routière, l'affichage en bordure de route, l'usage d'une autre langue à l'occasion d'activités internationales, la pertinence de la traduction anglaise de documents, et plus particulièrement de textes versés dans le site Web du Ministère et, enfin, des demandes concernant la langue de communication dans les contrats avec les entreprises établies au Québec et à l'extérieur du Québec. En outre, une demande interne d'avis sur l'exigibilité du certificat ou de l'attestation de francisation préalablement à l'adjudication d'un contrat a été faite dans l'optique de faire en sorte que tous se conforment à la politique linguistique ministérielle et à la politique linguistique gouvernementale.

Le Ministère a reçu une plainte de nature linguistique au cours de l'année. Déposée par l'Office québécois de la langue française, elle portait sur l'affichage unilingue anglais à proximité d'un chantier dans la région de Montréal. L'entreprise qui réalisait des travaux pour le compte du Ministère et qui avait installé les panneaux unilingues anglais a remédié à la situation en ajoutant des panneaux en français.

Enfin, comme le prévoit la politique linguistique du Ministère, les documents destinés à l'ensemble du personnel et à la population en général ainsi que ceux qui doivent être déposés sur le site Web font l'objet d'une révision linguistique. Le personnel bénéficie également d'un service de recherche terminologique et de consultations ponctuelles, que ce soit par téléphone, par courriel ou sur place.

DOCUMENTS RÉVISÉS AU MINISTÈRE

	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Nombre de travaux	1 042	985	1 131
Nombre de pages	7 865	6 196	9 122

DOCUMENTS RÉVISÉS PAR DES FIRMES EXTERNES

	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Nombre de travaux	114	114	43
Nombre de pages	4 107	3 061	1 819

NOMBRE TOTAL DE DOCUMENTS RÉVISÉS

	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Nombre de travaux	1 156	1 099	1 174
Nombre de pages	11 972	9 257	10 941

En 2015-2016, le nombre total de pages et de travaux révisés a augmenté par rapport à celui compilé au cours de l'année précédente. L'écart observé peut être lié à la nature des documents. Au cours de l'année, le nombre de documents révisés au Ministère a augmenté, alors que le nombre de documents révisés par des firmes externes a diminué. D'ailleurs, en septembre 2015 et en janvier 2016, aucun document n'a été révisé à l'externe.

CONSULTATIONS PONCTUELLES PAR TÉLÉPHONE, PAR COURRIEL ET SUR PLACE

	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Nombre de questions	2 061	1 791	739

Le nombre de consultations ponctuelles a diminué pour l'année 2015-2016. Cette diminution pourrait découler de l'ajout de la sous-section « Le français au bureau » dans le site intranet du Ministère.

4.2 L'APPLICATION DE LA LOI SUR L'ACCÈS AUX DOCUMENTS DES ORGANISMES PUBLICS ET LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

L'ACCÈS AUX DOCUMENTS

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1), le Ministère assume des responsabilités concernant l'accès aux documents qu'il a en sa possession pour assurer la réalisation de son mandat et à l'égard des mesures qui visent à garantir la protection des renseignements personnels.

Pour l'année 2015-2016, 425 demandes d'accès ont été traitées sur les 475 déposées en vertu de la Loi. Une proportion de 32 % des demandes provenaient de journalistes ou de membres des groupes de l'opposition, 38 %, de représentants d'entreprises, et 30 %, de citoyens.

BILAN CONCERNANT LE TRAITEMENT DES DOSSIERS D'ACCÈS À L'INFORMATION AU 31 MARS 2016

STATUT DES DOSSIERS	NOMBRE DE DOSSIERS	(%)
Dossiers reçus	475	–
Dossiers traités (reçus en 2015-2016)	425	90
Dossiers traités (reçus en 2014-2015)	46	10
TOTAL DES DOSSIERS TRAITÉS	471	100

NATURE DES RÉPONSES FOURNIES (DOSSIERS TRAITÉS)

STATUT DES DOSSIERS	NOMBRE DE DOSSIERS	(%)
Transmission intégrale des documents	199	47
Transmission partielle des documents	78	18,5
Refus de transmettre les documents	52	12
Responsabilité d'un autre organisme	17	4
Aucun document retracé	77	18
Désistements	2	0,5
TOTAL DES DOSSIERS TRAITÉS	425	100

Quatre-vingt-quinze pour cent des demandeurs ont reçu une réponse dans les délais fixés par la Loi, soit 20 jours avec une possibilité de prolongement de 10 jours sur avis au requérant avant l'échéance du premier délai. L'amélioration des processus de traitement des demandes explique l'augmentation du pourcentage de demandes traitées dans les délais. En effet, en 2015-2016, 402 des 475 demandes (95 %) ont fait l'objet d'une réponse dans les délais, comparativement à 271 des 455 demandes (66 %) en 2014-2015.

Par ailleurs, la revue des décisions rendues montre que, pour 47 % des demandes traitées, tous les documents recherchés ont pu être transmis au demandeur, alors que, dans 18,5 % des cas, l'information demandée n'a été divulguée qu'en partie. Enfin, la transmission des documents a été refusée pour 12 % des demandes en vertu des restrictions prévues à la Loi. Ces restrictions concernent notamment les analyses, les avis et les recommandations assujettis aux processus décisionnels, les renseignements techniques et financiers de même que les renseignements obtenus de tiers et jugés confidentiels. De plus, 17 demandes ont été transférées à un autre organisme public et 77 demandes concernaient des documents inexistants. En 2015-2016, quatre dossiers ont fait l'objet d'une demande de révision à la Commission d'accès à l'information.

L'APPLICATION DU RÈGLEMENT SUR LA DIFFUSION DE L'INFORMATION ET SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS (RLRQ, CHAPITRE A-2.1, R.2)

De nouvelles exigences modifiant le Règlement sont venues bonifier le contenu des pages du site Web du Ministère en avril 2015. En effet, ces modifications précisent la volonté gouvernementale d'offrir une plus grande transparence, grâce à une diffusion proactive de renseignements qui sont d'intérêt pour l'information du public. Ainsi, le Ministère diffuse, sur son site Web, des renseignements concernant les frais de déplacement et de fonction, les véhicules de fonction ainsi que les dépenses de formation et de participation à des colloques et congrès, de réception et d'accueil, de publicité et de promotion, de même que de télécommunications mobiles et de location d'espaces qu'il occupe.

De plus, le Ministère diffuse, sauf exception, les documents transmis dans le cadre d'une demande d'accès accompagnés de la décision anonyme du responsable de l'accès aux documents.

LES TRAVAUX DU COMITÉ MINISTÉRIEL SUR L'ÉTHIQUE, L'ACCÈS ET LA SÉCURITÉ DE L'INFORMATION

Les travaux du comité ministériel ont notamment porté sur l'adoption d'un plan d'action 2015-2017 en éthique ainsi que sur le suivi du plan d'action 2015-2017 en sécurité de l'information.

Pour obtenir plus d'information concernant l'éthique au Ministère, le lecteur est invité à consulter la section 4.6 du présent rapport.

4.3 L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI

L'article 53 de la Loi sur la fonction publique prévoit que « si, parmi les personnes pouvant être choisies, une de celles-ci est visée par un programme d'accès à l'égalité ou par un plan d'embauche pour les personnes handicapées, le sous-ministre ou le dirigeant d'organisme tient compte, lors de la nomination, des objectifs fixés par ce programme ou ce plan. Il tient aussi compte des objectifs d'embauche, déterminés par le Conseil du trésor, à l'égard des diverses composantes de la société québécoise ». Afin de contextualiser l'information présentée sur l'accès à l'égalité en emploi, il est intéressant de rappeler que l'effectif régulier moyen du Ministère en 2015-2016 était de 4 950 personnes et que l'effectif régulier du Fonds aérien était de 159 personnes au 31 mars 2016. Les activités du Fonds aérien ont été intégrées à celles du Ministère en janvier 2016. Les données présentées couvrent ainsi une période de trois mois. Quant aux données du Centre de gestion de l'équipement roulant, elles sont exclues des résultats présentés, car l'ensemble de sa reddition de comptes fait l'objet d'une section distincte, située à la fin du présent document.

LES DONNÉES GLOBALES

EMBAUCHE TOTALE EN 2015-2016 AU MINISTÈRE

	RÉGULIER[a]	OCCASIONNEL[b]	ÉTUDIANT	STAGIAIRE	TOTAL
NOMBRE TOTAL DE PERSONNES EMBAUCHÉES	176	595	531	365	1 667

a Cette donnée inclut uniquement les recrutements.
b Cette donnée inclut seulement les nouvelles entrées en fonction durant la période visée ; elle exclut les employés occasionnels inscrits sur des listes de rappel ainsi que ceux déjà en fonction et dont le contrat est renouvelé.

EMBAUCHE TOTALE EN 2015-2016 AU FONDS AÉRIEN

	RÉGULIER	OCCASIONNEL[a]	ÉTUDIANT	STAGIAIRE	TOTAL
NOMBRE TOTAL DE PERSONNES EMBAUCHÉES	–	17	19	4	40

a Inclut seulement les nouvelles entrées en fonction durant la période visée ; la donnée exclut les employés occasionnels inscrits sur des listes de rappel ainsi que ceux déjà en fonction et dont le contrat est renouvelé.

L'EMBAUCHE DES MEMBRES DE COMMUNAUTÉS CULTURELLES, D'ANGLOPHONES, D'AUTOCHTONES ET DE PERSONNES HANDICAPÉES

En 2015-2016, le Ministère a poursuivi ses efforts vers l'atteinte de l'objectif gouvernemental[50] visant une fonction publique qui reflète davantage les diverses composantes de la société québécoise. Pour 2015-2016, 15 % des personnes embauchées pour un emploi régulier étaient visées par le programme d'accès à l'égalité.

Pour toutes les catégories confondues (régulier, occasionnel, étudiant et stagiaire), 163 personnes visées par le programme d'accès à l'égalité ont été embauchées, ce qui correspond à 10 % du recrutement total. Cela s'explique par le fait que la main-d'œuvre composée de communautés culturelles est surtout disponible dans les régions métropolitaines de Québec et de Montréal alors que 50 % des emplois offerts par le Ministère sont en régions éloignées des grands centres.

TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES EN 2015-2016 AU MINISTÈRE

	NOMBRE DE MEMBRES DE GROUPES CIBLES EMBAUCHÉS					
STATUT D'EMPLOI	COMMUNAUTÉS CULTURELLES	ANGLOPHONES	AUTOCHTONES	PERSONNES HANDICAPÉES	TOTAL[a]	TAUX D'EMBAUCHE PAR STATUT D'EMPLOI (%)
Régulier	23	3	–	–	26	14,8
Occasionnel	17	10	6	6	39	6,6
Étudiant	38	4	4	8	53	10,0
Stagiaire	39	4	1	3	45	12,3
TOTAL	117	21	11	17	163	9,8

a. Total des employés membres d'au moins un groupe cible. Certains employés font partie de plus d'un groupe cible, mais ont été comptabilisés une seule fois dans le total.

TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES EN 2015-2016 AU FONDS AÉRIEN

	NOMBRE DE MEMBRES DE GROUPES CIBLES EMBAUCHÉS					
STATUT D'EMPLOI	COMMUNAUTÉS CULTURELLES	ANGLOPHONES	AUTOCHTONES	PERSONNES HANDICAPÉES	TOTAL	TAUX D'EMBAUCHE PAR STATUT D'EMPLOI (%)
Occasionnel	–	1	–	–	1	5,9
Étudiant	–	–	–	1	1	5,3
TOTAL	–	1	–	1	2	5,0

50. Cet objectif consiste à atteindre un taux d'embauche annuel de 25 % des nouveaux employés (de statuts régulier, occasionnel, étudiant et stagiaire) membres de communautés culturelles, anglophones, autochtones ou personnes handicapées.

Le Fonds aérien vise l'atteinte des objectifs gouvernementaux. Par contre, le bassin de candidatures liées aux catégories d'emploi (par exemple : pilote) propres au Fonds offre peu ou pas de candidats répondant aux critères de membres de communautés culturelles, d'anglophones, d'autochtones et de personnes handicapées.

ÉVOLUTION DU TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES SELON LE STATUT D'EMPLOI AU MINISTÈRE

	RÉGULIER (%)	OCCASIONNEL (%)	ÉTUDIANT (%)	STAGIAIRE (%)
2013-2014	16	7	7	12
2014-2015	19	7	8	15
2015-2016	15	7	10	12

ÉVOLUTION DU TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES SELON LE STATUT D'EMPLOI AU FONDS AÉRIEN

	RÉGULIER (%)	OCCASIONNEL (%)	ÉTUDIANT (%)	STAGIAIRE (%)
2015-2016	–	5,9	5,3	–

LA REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DE COMMUNAUTÉS CULTURELLES, D'ANGLOPHONES, D'AUTOCHTONES ET DE PERSONNES HANDICAPÉES PARMI LES EMPLOYÉS RÉGULIERS

Le taux de représentativité des membres de communautés culturelles parmi l'effectif régulier est de 10 % au 31 mars 2016. Le Ministère atteint la cible gouvernementale de 9 % fixée pour la fonction publique. Cependant, au 31 mars 2016, les personnes handicapées composent 0,8 % de l'effectif régulier, tandis que la cible ministérielle fixée pour cette catégorie est de 2 %. Le Ministère poursuit ses efforts en vue d'atteindre le taux de représentativité recherché pour l'ensemble des groupes cibles.

ÉVOLUTION DU TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER DU MINISTÈRE

	2013-2014		2014-2015		2015-2016	
GROUPES CIBLES	NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS DANS LE GROUPE CIBLE	TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ PAR RAPPORT À L'EFFECTIF RÉGULIER TOTAL (%)	NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS DANS LE GROUPE CIBLE	TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ PAR RAPPORT À L'EFFECTIF RÉGULIER TOTAL (%)	NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS DANS LE GROUPE CIBLE	TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ PAR RAPPORT À L'EFFECTIF RÉGULIER TOTAL (%)
Communautés culturelles	453	8,9	493	9,7	496	10,0
Anglophones	44	0,9	41	0,8	42	0,8
Autochtones	25	0,5	33	0,6	26	0,5
Personnes handicapées	47	0,9	43	0,8	40	0,8

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER DU FONDS AÉRIEN

	2015-2016	
GROUPES CIBLES	NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS DANS LE GROUPE CIBLE	TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ PAR RAPPORT À L'EFFECTIF RÉGULIER TOTAL (%)
Communautés culturelles	3	1,9
Anglophones	–	–
Autochtones	–	–
Personnes handicapées	–	–

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN DU MINISTÈRE SELON LES CATÉGORIES D'EMPLOI AU 31 MARS 2016

	COMMUNAUTÉS CULTURELLES		AUTOCHTONES		ANGLOPHONES		PERSONNES HANDICAPÉES	
	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)
Personnel d'encadrement	10	3,4	1	0,3	–	–	1	0,3
Personnel professionnel	89	9,8	4	0,4	7	0,7	11	1,2
Ingénieurs	189	21,7	4	0,5	5	0,5	1	0,1
Techniciens des travaux publics	102	10,5	7	0,7	5	0,5	6	0,6
Personnel technicien	48	7,9	3	0,5	4	0,6	12	2,0
Personnel de bureau	43	9,3	–	–	5	1,0	3	0,6
Personnel ouvrier	15	1,8	7	0,8	16	1,9	6	0,7
TOTAL	496	10,0	26	0,5	42	0,8	40	0,8

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER DU FONDS AÉRIEN AU 31 MARS 2016

	COMMUNAUTÉS CULTURELLES		AUTOCHTONES		ANGLOPHONES		PERSONNES HANDICAPÉES	
	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)
Personnel professionnel	2	12,5	–	–	–	–	–	–
Personnel de bureau	1	1,3	–	–	–	–	–	–
TOTAL	3	1,9	–	–	–	–	–	–

L'EMBAUCHE ET LA REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES

Compte tenu de sa vocation et de la nature des activités sous sa responsabilité, le Ministère compte plusieurs types d'emplois à prédominance traditionnellement masculine. Malgré tout, le taux d'embauche total des femmes est de 29 %; celles-ci composent plus du tiers de l'effectif régulier, soit 37 %. À travers ses activités, le Ministère contribue couramment à la promotion des emplois à caractère traditionnellement masculin auprès des femmes.

TAUX D'EMBAUCHE DES FEMMES EN 2015-2016 PAR STATUT D'EMPLOI AU MINISTÈRE

	PERSONNEL RÉGULIER	PERSONNEL OCCASIONNEL	PERSONNEL ÉTUDIANT	PERSONNEL STAGIAIRE	TOTAL
Nombre de femmes embauchées	69	77	226	111	483
Pourcentage par rapport au nombre total de personnes embauchées en 2015-2016 (%)	39,2	12,9	42,6	30,4	29,0

TAUX D'EMBAUCHE DES FEMMES EN 2015-2016 PAR STATUT D'EMPLOI AU FONDS AÉRIEN

	PERSONNEL OCCASIONNEL	PERSONNEL ÉTUDIANT	PERSONNEL STAGIAIRE	TOTAL
Nombre de femmes embauchées	5	11	3	19
Pourcentage par rapport au nombre total de personnes embauchées en 2015-2016 (%)	29,4	57,9	75,0	47,5

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN 2015-2016 DU MINISTÈRE

	NOMBRE TOTAL D'EMPLOYÉS RÉGULIERS	NOMBRE DE FEMMES AYANT LE STATUT D'EMPLOYÉ RÉGULIER	TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES DANS L'EFFECTIF RÉGULIER TOTAL DE LA CATÉGORIE (%)
Personnel d'encadrement	294	70	23,8
Personnel professionnel	909	438	48,2
Ingénieurs	871	245	28,1
Techniciens des travaux publics	969	247	25,5
Personnel technicien	610	429	70,3
Personnel de bureau	464	394	84,9
Personnel ouvrier	833	20	2,4
TOTAL	4 950	1 843	37,2

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER 2015-2016 AU FONDS AÉRIEN

	NOMBRE TOTAL D'EMPLOYÉS RÉGULIERS	NOMBRE DE FEMMES AYANT LE STATUT D'EMPLOYÉ RÉGULIER	TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES DANS L'EFFECTIF RÉGULIER TOTAL DE LA CATÉGORIE (%)
Personnel d'encadrement	7	1	14,3
Personnel professionnel	16	7	43,8
Personnel technicien	57	9	15,8
Personnel de bureau	79	9	11,4
TOTAL	159	26	16,4

LES MESURES OU LES ACTIONS QUI FAVORISENT L'EMBAUCHE, L'INTÉGRATION ET LE MAINTIEN EN EMPLOI

Le Ministère accomplit des actions qui favorisent l'embauche, l'intégration et le maintien en emploi. Quelques-unes de ses réalisations en ce sens sont présentées ici.

→ Dans le cadre du Programme de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées, le Ministère a soumis 11 projets d'emploi au Centre de services partagés du Québec. Par ailleurs, à la suite de l'appel de projets, en 2014, 3 nouveaux participants ont été accueillis en 2015 pour un emploi occasionnel d'une période de 12 mois.

→ Un grand nombre de personnes immigrantes ont été rencontrées lors de la participation du Ministère à 12 salons ou autres activités de promotion des emplois, principalement dans le domaine du génie.

→ Quatre nouveaux immigrants ont été accueillis dans différentes directions du Ministère afin qu'ils puissent explorer une profession de leur choix. Cette visite fait suite à une collaboration avec l'organisme Option-travail. De plus, lors d'une séance d'information auprès de nouveaux arrivants ingénieurs, Option-travail a également transmis les liens Web du Ministère en matière d'emploi.

→ Des articles ont été diffusés dans l'intranet afin de sensibiliser le personnel à l'occasion de semaines thématiques :

- Le 1er juin 2015, à l'occasion de la Semaine québécoise des personnes handicapées, l'article « Hommage à titre posthume à un homme engagé et passionné : Christian Dufour » a été publié pour faire connaître sa contribution exeptionnelle ;
- Le 5 octobre 2015, pour souligner la Semaine québécoise des rencontres interculturelles, l'article « Pour une diversité en harmonie » relate que 10 % de l'effectif du Ministère est composé d'employés issus de différentes communautés culturelles.

Par ailleurs, d'autres actions ont été réalisées dans le cadre du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes. Ces actions sont énumérées au présent rapport dans la section 4.4.

4.4 L'ÉGALITÉ ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES

Pour contribuer à la Politique gouvernementale en matière d'égalité entre les femmes et les hommes, intitulée *Pour que l'égalité de droit devienne une égalité de fait*, le Ministère a entrepris une réflexion et des travaux d'analyse en vue du renouvellement de son propre plan d'action, notamment en lien avec la production de son prochain plan stratégique. À cet égard, le Comité ministériel de la condition féminine s'est réuni à sept reprises en 2015-2016. Ce comité a également consulté le réseau des répondantes territoriales en condition féminine sur la question à l'automne 2015 et à l'hiver 2016.

Quelques réalisations du Ministère en 2015-2016 :

→ Le Ministère a participé au Bilan de la mise en œuvre du Plan d'action en matière d'analyse différenciée selon les sexes 2011-2015. Il était responsable d'une action portant sur le soutien au développement de réseaux de transport collectif régionaux qui tiennent compte des besoins différenciés des femmes et des hommes. Pour répondre à son engagement inscrit au Plan d'action en matière d'analyse différenciée selon les sexes 2011-2015, il a élaboré un exemple d'étude de cas d'intégration de l'analyse différenciée selon les sexes à un projet routier en collaboration avec des ingénieures et arpenteuses-géomètres issues de son personnel.

→ Le Ministère a également collaboré au Bilan de la mise en œuvre du Plan d'action gouvernemental pour l'égalité entre les femmes et les hommes 2011-2015. Il collaborait avec d'autres ministères (ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur, ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation, ministère de la Santé et des Services sociaux, ministère de la Famille) à quatre actions portant sur la diversification du choix de carrière des femmes, sur la promotion des carrières scientifiques et technologiques auprès des femmes, sur la saine gestion des habitudes de vie et des problèmes liés au poids ainsi que sur la mobilité des personnes aînées.

→ Dans le cadre des consultations publiques portant sur la Stratégie gouvernementale en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2016-2021 en élaboration, le Ministère a fait parvenir au Secrétariat à la condition féminine un avis sur le sujet pour lui faire part de ses réflexions en ce qui a trait au domaine des transports.

→ Les travaux d'élaboration du prochain plan stratégique ont tenu compte du processus d'analyse différenciée selon les sexes, entre autres lors des consultations auprès de la population et du personnel du Ministère.

→ À l'occasion de la Journée internationale des femmes, le 8 mars 2016, un article est paru à la une de l'intranet ministériel invitant les employés du Ministère à réfléchir à la dimension sociale de la mobilité durable, notamment à l'équité entre les femmes et les hommes.

→ Pour la 11e fois, le Ministère a appuyé fièrement le concours *Chapeau, les filles !* et son volet *Excelle Science* par une participation annuelle de 6 000 dollars afin d'inciter les jeunes femmes à s'intéresser davantage au domaine des transports.

4.5 L'ALLÉGEMENT RÉGLEMENTAIRE ET ADMINISTRATIF

Le Ministère prend les mesures nécessaires pour donner suite aux engagements gouvernementaux en matière d'allégement réglementaire et administratif.

Deux règlements ont été édictés et un projet de loi a été sanctionné pendant l'année 2015-2016 :

- → Règlement modifiant le Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds ;
- → Règlement modifiant le Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition et aux contrats de service ;
- → Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif.

Les règlements édictés n'ont imposé aucun fardeau supplémentaire ni eu d'effets financiers notables sur les entreprises. Quant au projet de loi, les répercussions sur les entreprises ont été analysées et ont fait l'objet d'une attention soutenue des parlementaires lors de l'étude par la Commission des transports et de l'environnement.

En outre, le Ministère met en œuvre des mesures d'harmonisation réglementaire et de coopération avec l'Ontario. Ces mesures font partie de l'Accord de commerce et de coopération Québec-Ontario, en vigueur depuis octobre 2009. Elles visent à améliorer la compétitivité de l'espace économique Québec-Ontario, notamment par :

- → la poursuite des mesures liées à l'Accord sur le commerce intérieur en matière de charges et de dimensions des véhicules lourds, de normes de sécurité concernant les transporteurs routiers et de révision de la réglementation ;
- → l'harmonisation des réglementations en matière d'autobus scolaires, de limiteurs de vitesse, de charges et de dimensions des véhicules lourds, ainsi qu'en matière d'utilisation des pneus simples à bande large ;
- → la conciliation des programmes permettant l'utilisation des trains routiers écoénergétiques ;
- → la simplification des opérations pour les transporteurs (par exemple : nouvelle définition de « véhicule lourd » au Québec depuis janvier 2011, conformément à celle en vigueur en Ontario et dans les autres provinces canadiennes).

Enfin, il est à noter que deux mesures supplémentaires de conciliation (transport des personnes par autobus et transport maritime de passagers) et cinq mesures de coopération (train rapide, porte continentale, système d'information aux voyageurs, coordination des interventions d'urgence et accessibilité des transports en commun et des autocars) sont également inscrites à l'Accord.

4.6 L'ÉTHIQUE

Au Ministère, le respect des valeurs et des règles déontologiques gouvernementales en matière d'éthique et de discipline constitue une préoccupation importante et constante.

Mis en place en 2010, le Service de l'éthique, de l'accès à l'information et des plaintes a notamment pour mission de promouvoir les règles d'éthique et le respect des règles déontologiques ainsi que de conseiller les autorités ministérielles en ce domaine.

Le comité ministériel sur l'éthique, l'accès et la sécurité de l'information a comme mandat d'approuver les orientations, notamment en éthique. Par exemple, il a permis la mise en application de directives reliées aux orientations ministérielles qui guident les comportements de chacun au travail en ce qui touche :

- → les cadeaux, marques d'hospitalité et avantages offerts à un employé dans le cadre de ses fonctions ;
- → l'utilisation éthique du courriel, du collecticiel, des services Internet et des médias sociaux ;
- → l'éthique et la discipline des employés en congé sans traitement ;
- → les règles d'éthique applicables à un employé élu au provincial.

Au cours de 2015-2016, un total de 14 séances de formation à l'éthique publique a permis de sensibiliser 528 employés[51]. Ces séances se sont tenues dans les unités administratives ainsi que lors des journées d'accueil des nouveaux employés et des nouveaux gestionnaires du Ministère.

51. Pour deux formations, le nombre de participants est approximatif considérant l'absence d'une liste de présence.

4.7 L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS POUR LUTTER CONTRE LA COLLUSION ET LA CORRUPTION

Au 31 mars 2016, la mise en œuvre des 19 actions sous la responsabilité du Ministère était considérée comme terminée. Dans un souci d'amélioration de nos pratiques, les mesures mises en place font l'objet d'un suivi et sont actualisées en continu.

Non seulement le Ministère dispose maintenant de plusieurs nouveaux mécanismes de prévention et de détection de la collusion et de la corruption, il a aussi mis en place des moyens supplémentaires pour contrôler le coût des contrats et la qualité des ouvrages. Le maintien de son expertise et l'application rigoureuse du cadre de gestion des contrats demeurent une priorité constante.

La section Intégrité des contrats publics du site Internet du Ministère fait d'ailleurs état de l'ensemble des mesures déployées depuis 2012 pour lutter contre la collusion et la corruption.

4.8 LE SUIVI DES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR L'OCTROI ET LA GESTION DES CONTRATS PUBLICS DANS L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION

Le 24 novembre 2015, après plus de quatre années de travaux, la Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction a déposé son rapport final au gouvernement du Québec.

Parmi les 60 recommandations formulées, 4 visent directement le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et nécessitent des actions à court terme.

Recommandation nº 3 :

Instaurer un comité d'experts indépendants chargé d'approuver la programmation du ministère des Transports du Québec pour les projets de conservation des chaussées, des structures et d'amélioration du réseau routier en fonction d'un budget décidé par le Conseil du trésor et par le ministre des Transports.

→ À cet effet, trois experts indépendants dans les domaines du génie, des finances et de la gouvernance ont été désignés et le comité a été mis en place au 31 mars 2016.

→ Le comité sera chargé d'émettre un avis sur les programmations routières 2017-2019 et les suivantes au regard :

- des objectifs de performance ;
- des stratégies d'intervention pour le maintien des actifs ;
- des mesures du Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière.

→ La programmation routière 2016-2018 a également été présentée au comité d'experts indépendants.

Recommandation nº 4 :

Réduire les délais d'obtention des certificats d'autorisation pour l'installation des centrales d'enrobage mobiles et leur qualification à un appel d'offres afin de favoriser la concurrence dans le domaine de l'asphaltage.

Au 31 mars 2016 :

→ Le Ministère a entrepris la révision des modalités afin d'optimiser les façons de faire et de faciliter l'arrimage avec les actions du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

→ Des modifications à la Directive relative à l'adjudication des contrats de fabrication et de pose d'enrobé[52] sont en cours afin que :

- l'existence d'une nouvelle usine, permanente ou mobile, soit considérée lors de l'analyse de la concurrence sur un territoire ;
- la qualification d'une nouvelle usine d'enrobage soit permise tout au long d'une année et de façon continue ;
- le seuil de production minimale de 500 tonnes d'enrobé soit maintenu pour favoriser l'admissibilité à la qualification des nouvelles usines.

52. L'application de la nouvelle version de la directive est prévue pour la saison 2016-2017.

Recommandation nº 5 :

Inciter les donneurs d'ouvrage publics à reconnaître les produits similaires homologués par d'autres juridictions lorsque pertinents et à analyser les exigences qui limitent le nombre de concurrents potentiels dans leur approvisionnement.

Au 31 mars 2016 :

→ Un comité directeur de l'homologation, présidé par le sous-ministre en titre et composé par les hautes autorités du Ministère, a été constitué. Son mandat consiste entre autres à fournir des orientations dans les situations de concurrence limitée, à approuver le lancement de tout nouveau programme d'homologation et à agir à titre d'instance décisionnelle dans le cadre de litiges ou de situations problématiques particulières.

→ Une décision quant au maintien du principe de la pré-qualification a été prise.

→ Des travaux sur l'analyse des programmes d'homologation existants sont entrepris.

→ L'encadrement des comités chargés de l'homologation des produits est en révision.

→ Des mesures pour stimuler l'innovation et la concurrence sont déployées.

Recommandation nº 23 :

Accélérer les efforts d'accroissement de l'expertise interne au ministère des Transports du Québec afin d'atteindre les cibles établies pour 2017 et de se doter d'un plan d'amélioration pour les années subséquentes.

→ Des travaux sont en cours en collaboration avec le Secrétariat du Conseil du trésor afin :

- d'actualiser le niveau d'effectif autorisé du Ministère ;
- de permettre l'affectation des ressources antérieurement autorisées ;
- d'assurer l'affectation des futures ressources autorisées ;
- de développer de façon optimale l'expertise interne au Ministère.

4.9 L'OBSERVATION DES RÈGLES CONTRACTUELLES

Conformément à l'article 21.0.1 de la Loi sur les contrats des organismes publics (chapitre C-65.1), la Responsable de l'observation des règles contractuelles assume les rôles et les responsabilités suivantes :

→ veiller à l'application des règles contractuelles ;

→ conseiller et formuler des recommandations et avis aux dirigeants du Ministère ;

→ veiller à la mise en place de mesures pour assurer l'intégrité des processus internes ;

→ assurer la qualité du personnel.

Afin de soutenir la Responsable de l'observation des règles contractuelles dans l'accomplissement de ses fonctions, le Ministère a mis sur pied, en mai 2014, le Service de l'observation des règles contractuelles. Cette équipe réalise des travaux dans le but d'optimiser les processus de gestion contractuelle au Ministère.

Au cours de l'exercice financier 2015-2016, la fonction « observation des règles contractuelles » s'est consolidée à travers les différents processus qui la composent :

→ Adoption des lignes de conduite en gestion contractuelle qui précisent les mesures mises en place par le Ministère, notamment sur le caractère confidentiel des documents, le conflit d'intérêts, la délégation de pouvoirs, les dispositions de contrôle liées au montant du contrat et des suppléments, etc.

→ Publication proactive des données contractuelles sur le site Internet du Ministère dans un souci de transparence.

- Contrats accordés (liste) ;
- Contrats terminés dans le domaine de la construction (bilan et liste) ;
- Projet de l'échangeur Turcot (liste).

→ Traitement des plaintes formulées par les entreprises concernant la gestion contractuelle.

→ Analyse des soumissions anormalement basses dans le cadre d'un appel d'offres, ce qui permet à un organisme public de rejeter, selon certaines conditions, une soumission ;

→ Imputabilité des prestataires de services qui permet au Ministère d'apprécier une faute ou un manquement commis par une entreprise afin d'obtenir réparation du préjudice causé.

→ Révision des directives et des procédures en matière de gestion contractuelle.

→ Soutien du réseau d'intervenants en gestion contractuelle, de manière à assurer une compréhension et une application uniformes des règles contractuelles. Ce soutien se traduit par la mise en place de différents outils de travail en gestion contractuelle et de rencontres du réseau des intervenants en gestion contractuelle.

→ Déploiement d'un programme de formation en gestion contractuelle et d'une certification qui vient reconnaître et attester la qualification d'un intervenant en gestion contractuelle. La certification est déterminée en fonction de profils préétablis, parmi lesquels figurent les répondants en gestion contractuelle et les auditeurs internes. Au cours de l'exercice financier 2015-2016, 543 participants ont été formés dans l'un ou l'autre des modules de formation développés à ce jour, dont :

- Introduction à la gestion contractuelle ;
- Comités de sélection ;
- Imputabilité.

Le Ministère collabore également étroitement avec les autres donneurs d'ouvrage afin de faire évoluer le cadre réglementaire et les pratiques en gestion contractuelle.

4.10 LA GESTION ET LE CONTRÔLE DES EFFECTIFS ET LES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX CONTRATS DE SERVICE

La Loi sur la gestion et le contrôle des effectifs des ministères, des organismes et des réseaux du secteur public ainsi que des sociétés d'État (2014, chapitre 17) (LGCE) a été adoptée et sanctionnée le 5 décembre 2014. Elle est entrée en vigueur le même jour. Elle établit des mesures particulières applicables aux contrats de service qu'un organisme entend conclure pendant les périodes soumises à des mesures de contrôle de l'effectif, entre autres, en assujettissant la conclusion de ces contrats à une autorisation du dirigeant de l'organisme.

La gestion et le contrôle des effectifs

Au 1er avril 2015, faisant suite aux différentes mesures de contrôle adoptées par le Secrétariat du Conseil du trésor, le Ministère a été tenu de résorber sa consommation de 389 équivalents temps complets (y compris au Centre de gestion de l'équipement roulant). De concert avec le Conseil du trésor, il a été convenu que cette résorption serait réalisée sur deux exercices financiers, soit 195 équivalents temps complet en 2015-2016 et 194 équivalents temps complet en 2016-2017.

Au cours de l'exercice financier 2015-2016, par l'optimisation de ses processus, ainsi que par le non-remplacement et le non-renouvellement de certaines de ses ressources, le Ministère a réussi à résorber au total 214 équivalents temps complet (y compris au Centre de gestion de l'équipement roulant). Cette résorption s'est faite sans que la mission du Ministère ni le maintien des acquis en matière de renforcement de l'expertise soient compromis.

Tel que mentionné précédemment dans la section 2.1 du présent rapport, cette résorption de la consommation des équivalents temps complet a eu un effet direct sur le nombre d'effectif moyen au Ministère, pour l'exercice financier 2015-2016.

Les renseignements relatifs aux contrats de service

La décision du Conseil du trésor du 16 décembre 2014 permet au Ministère de se doter d'une directive sur les contrats de service non soumis à l'autorisation de son dirigeant. Cette directive a été publiée sur son site Web en mars 2015.

Le Conseil du trésor a établi que la première période d'application des mesures de contrôle prévues à l'article 11 de la Loi s'échelonnait du 1er janvier 2015 au 31 mars 2016. Il a par la suite renouvelé l'application de ces mesures pour la période du 1er avril 2016 au 31 mars 2017.

CONTRATS DE SERVICE DE 25 000 $ ET PLUS, CONCLUS ENTRE LE 1ER AVRIL 2015 ET LE 31 MARS 2016

	NOMBRE	VALEUR ($)
Contrats de service avec une personne physique[a]	7	593 699
Contrats de service avec un contractant autre qu'une personne physique[b]	86	65 691 434
Total des contrats de service	93	66 285 133

a Une personne physique, qu'elle soit en affaires ou non.
b Inclut les personnes morales de droit privé, les sociétés en nom collectif, en commandite ou en participation.

4.11 LE SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC

La Direction des enquêtes et de l'audit interne du Ministère assure le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec.

Le Ministère poursuit la mise en œuvre des recommandations qui découlent des mandats suivants :

- La planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal ;
- La gestion de contrats qui présentent des situations à risque ;
- L'impact sur les états financiers consolidés du gouvernement : partenariats public-privé ;
- L'Agence métropolitaine de transport : gouvernance et gestion des grands projets d'infrastructure ;
- La réalisation et l'exploitation d'aires de service ;
- Le Fonds vert : gestion et aide financière ;
- Le réseau routier : inspection et planification de l'entretien des structures.

Pour faciliter la lecture, seuls les faits nouveaux survenus en 2015-2016 sont détaillés. Les recommandations pour lesquelles le Ministère a réalisé l'ensemble des mesures nécessaires ont été retirées.

Rapport du Vérificateur général 2008-2009, tome II, chapitre 3
Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal

Recommandation :

Développer des mécanismes permettant d'assurer la cohérence de l'ensemble des interventions.

Afin de s'arrimer au territoire et aux problématiques de la Communauté métropolitaine de Montréal, le Ministère a réorganisé son offre de services. Il a également mis en place la Direction générale adjointe de la métropole et des projets stratégiques. Celle-ci vise à incarner une vision métropolitaine en phase avec les orientations gouvernementales.

Le Ministère a poursuivi sa collaboration avec ses partenaires en vue d'assurer la cohérence de l'ensemble des interventions qu'il réalise sur le réseau routier et sur le réseau de transport en commun métropolitain. La formule du comité d'axe[53] a de nouveau été utilisée en 2015-2016.

- Le comité d'axe de la route 116 dans l'est de la Montérégie a réalisé un premier exercice de caractérisation de la mobilité des personnes et de l'aménagement du territoire pour la zone d'étude.
- La mise en place du comité d'axe de la route 112 afin de permettre la réalisation d'une étude d'opportunité en concertation avec les acteurs de l'aménagement du territoire et des transports.
- Une étude de mobilité pour l'axe de l'autoroute 20 a été amorcée afin que soient établis les problématiques et les besoins à court, moyen et long termes de ce corridor entre l'autoroute 30, à l'ouest de l'île de Montréal, et le centre-ville de Montréal. L'objectif est de dégager une vision d'ensemble de cet axe, compte tenu des projets en cours de réalisation et de ceux à l'étude (échangeurs Turcot, Saint-Pierre, Dorval, etc.).
- Le Ministère participe au comité technique mis en place par la Ville de Montréal dans le cadre du projet de raccordement du boulevard Cavendish. Plusieurs projets de développements sont prévus dans ce secteur couvrant le terrain de l'Hippodrome, le secteur du triangle Namur et le carrefour des autoroutes 15 et 40, dans la ville de Mont-Royal.

53. Le comité d'axe réunis les acteurs concernés par l'aménagement du territoire et par la mobilité durable et a pour objectif de concilier les enjeux et de développer des solutions pour favoriser la mobilité et la sécurité routière.

En plus des éléments mentionnés précédemment, des comités auxquels participent le Ministère et ses partenaires contribuent à assurer la cohérence de l'ensemble des interventions :

→ Le comité sur la mobilité des personnes et des biens dans la grande région de Montréal, Mobilité Montréal.

→ La commission du Transport de la Communauté métropolitaine de Montréal qui, après avoir consulté ses partenaires, dont le Ministère, a déposé un rapport dans lequel des recommandations visant la normalisation du réseau artériel métropolitain sont formulées.

Plusieurs comités thématiques, auxquels a contribué le Ministère, ont été mis en place par la Caisse de dépôt et placement du Québec pour définir le projet de système de transport collectif à mettre en place tant sur le nouveau pont Champlain que pour relier le centre-ville de Montréal à l'aéroport international Montréal-Trudeau et à l'Ouest-de-l'Île.

Recommandation :

Améliorer la qualité et la fiabilité des données que le Ministère utilise afin de pouvoir tracer un portrait des déplacements le plus complet possible et pour mieux apprécier les incidences des interventions envisagées.

La 10e enquête Origine-Destination, couvrant la grande région de Montréal, a été achevée à l'automne 2013, sous l'égide de l'Agence métropolitaine de transport, avec le soutien technique et financier de ses partenaires, dont le Ministère. Basée sur un échantillon représentant 4 % des ménages du territoire, elle permet de décrire les caractéristiques de mobilité d'une population d'environ 4,3 millions de personnes.

Après la diffusion, en janvier 2015, des faits saillants des résultats de l'enquête, l'Agence métropolitaine de transport a publié, au mois d'août 2015, des statistiques sommaires ainsi que des tableaux matriciels permettant de réaliser des analyses particulières pour plus d'une centaine de secteurs géographiques. Le Ministère a eu accès au fichier intégral de l'enquête en janvier 2016.

Les travaux visant à actualiser les modèles de simulation et d'analyse des flux de déplacements dans les réseaux (routier et transport collectif) sur cette nouvelle base sont en cours, et leur mise en exploitation est prévue pour la fin de l'année 2016.

En parallèle, le Ministère a poursuivi ses travaux visant à établir une méthodologie d'identification des pôles d'activité qui attirent ou qui produisent une grande concentration de déplacements dans la région métropolitaine. Ces travaux ont permis d'identifier 20 pôles et de les caractériser. Ceux-ci ont notamment été intégrés dans les analyses réalisées pour l'établissement du diagnostic du Plan métropolitain de mobilité durable. Les travaux se poursuivront en 2016-2017.

Par ailleurs le Ministère a introduit de nouvelles technologies afin d'améliorer ces outils de cueillette de données.

Recommandation :

Élargir ses connaissances quant aux incidences associées à la mobilité, entre autres dans le domaine de la santé publique, de l'environnement et de l'économie, et les tenir à jour.

Le Ministère est associé à un projet de recherche de grande envergure, piloté par l'Institut de recherche en santé publique de l'Université de Montréal et financé par le programme de Projets de recherche concertée sur la santé, une initiative conjointe du Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada et des Instituts de recherche en santé du Canada. Le projet, intitulé « Quantification of health risks and benefits of future transportation plans », a débuté en juin 2015 et doit se poursuivre jusqu'en 2018. En plus du Ministère, la Direction de la santé publique de Montréal participe à cette initiative, qui fait également appel à des chercheurs de Polytechnique Montréal et de l'Université McGill.

Le Ministère apporte sa contribution à ce projet en donnant accès à ses données ainsi qu'à ses outils d'analyse et de modélisation des transports urbains. De plus, une représentante du Ministère participe aux rencontres de coordination du projet et assure la liaison entre l'équipe de recherche et le Ministère dans une perspective de transfert des connaissances. Ce projet permettra à plusieurs étudiants et chercheurs universitaires d'acquérir une expérience pratique en ce qui a trait aux enjeux et aux outils de planification propres à la région montréalaise.

Recommandation :

Mettre à jour la planification du transport dans la région métropolitaine et de s'assurer qu'elle :

- → tient compte des orientations en matière d'aménagement et de l'évolution des enjeux;
- → permet une adéquation claire et explicite entre les orientations, les objectifs et les cibles utilisées;
- → établit des échéances précises pour la mise en œuvre des interventions et les résultats attendus;
- → détermine pour chacune des interventions les responsabilités et les rôles de l'ensemble des intervenants dans la mise en œuvre;
- → présente les investissements requis pour chacune des interventions selon les évaluations les plus récentes.

Durant la dernière année, le Ministère a procédé à des consultations à l'interne et auprès de partenaires ciblés afin d'obtenir des avis en vue de faire évoluer sa première proposition de Plan métropolitain de mobilité durable. Ce processus a mené à la production d'une version préliminaire.

Le document tient compte des orientations, politiques et stratégies gouvernementales ou ministérielles en matière de mobilité, d'aménagement du territoire, d'environnement, de société et d'économie. Le plan d'action devant encadrer les interventions en mobilité durable ne fait pas partie de ce plan préliminaire.

Recommandation :

Mettre en place un mécanisme formel de suivi des résultats et des interventions.

Le Ministère a examiné divers mécanismes qui permettraient d'effectuer les suivis devant conduire à la préparation d'un bilan périodique des progrès réalisés par rapport aux résultats attendus et aux interventions prévues. La formule prévoyant la mise en place d'un bureau de coordination métropolitain de la mobilité durable a été retenue pour un examen plus approfondi. Une telle entité pourrait centraliser l'information, le personnel et les outils permettant d'effectuer un monitorage continu de l'utilisation des réseaux de transport. Les travaux se poursuivront au cours de la prochaine année.

Recommandation :

Produire un bilan périodique qui fait état des progrès réalisés par rapport aux résultats attendus et aux interventions prévues, des écarts relevés et des causes à l'origine de ces écarts ainsi que des solutions envisagées pour corriger la solution, le cas échéant.

La production d'un bilan périodique est l'une des préoccupations centrales de la réflexion visant à mettre en place un mécanisme formel de suivi des résultats et des interventions.

Rapport du Vérificateur général 2009-2010, tome II, chapitre 4
Gestion de contrats présentant des situations à risque

Recommandation :

S'assurer que la préparation des travaux permet au Ministère de minimiser les dépassements de coûts.

Le processus ministériel de gestion des risques (analyse de risques : coût, échéancier, qualité) est applicable à l'ensemble des projets routiers de 5 millions de dollars et plus. Tous les employés concernés ont reçu une formation, et celle-ci demeure disponible pour les nouveaux employés.

En gestion de la programmation, le Ministère a mis en place un processus plus robuste permettant d'apprécier le niveau de préparation des projets routiers. Cette nouvelle démarche permet notamment de valider l'avancement de la préparation du projet préalablement à son inscription dans la planification.

Ainsi, chaque directeur doit démontrer clairement sa capacité à réaliser le projet à inscrire. Seuls les projets ayant atteint un certain niveau de préparation seront considérés dans la planification.

À ce stade de préparation, les trois principes directeurs (portée, échéancier, budget) doivent présenter un degré de maîtrise satisfaisant. Cette exigence permet de réduire les risques, notamment au chapitre des variations des coûts.

Recommandation :

Procéder à des analyses, notamment en matière de coûts, en établissant des parallèles entre les données du Ministère et celles d'autres organisations similaires, d'une part, et, d'autre part, entre les données propres à chaque région du Québec.

Les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère en ce qui a trait aux diverses analyses comparatives de coûts répondent à la préoccupation.

Rapport du Vérificateur général 2011-2012, chapitre 11
Impact sur les états financiers consolidés du gouvernement : partenariats public-privé (Observations du Vérificateur général)

Analyse du traitement comptable :

L'un des enjeux du gouvernement relativement aux revenus de péage des deux autoroutes sera de s'assurer de récupérer tous les revenus auxquels il a droit. Les premiers revenus de péage qui proviendront de l'autoroute 25 seront comptabilisés dans les états financiers consolidés au 31 mars 2012. Le ministère des Transports prévoit effectuer des vérifications à ce sujet.

Autoroutes 25 et 30

Au cours de l'exercice financier 2015-2016, une firme d'experts-comptables a réalisé la description des processus de perception des revenus, des ateliers de risque ainsi que des analyses de contrôles internes. D'autres travaux seront réalisés, en vue de la création d'un programme d'audit financier.

Parallèlement aux travaux réalisés par cette firme, des audits techniques sont réalisés mensuellement. Ceux-ci visent à assurer que le système de péage électronique fonctionne adéquatement. Lorsque requis, des ajustements sont apportés au système.

Tous ces travaux se traduisent par une juste présentation des revenus et visent à assurer l'exhaustivité des revenus provenant de systèmes de péage électronique.

Rapport du Vérificateur général 2013-2014, chapitre 4, automne 2013
Agence métropolitaine de transport : gouvernance et gestion des grands projets d'infrastructure

Recommandation :

Revoir les processus et les contrôles liés aux modalités de financement des grands projets pour qu'ils permettent de détecter les problèmes potentiels dans la gestion du coût, de l'envergure, de l'échéancier et des risques, et de réagir en temps opportun.

Depuis l'entrée en vigueur de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, le Ministère s'est assuré que l'ensemble des projets majeurs de l'Agence métropolitaine de transport se conforment à celle-ci.

Au cours de l'année 2015-2016, le Ministère, la Société québécoise des infrastructures et l'Agence métropolitaine de transport ont ratifié une entente tripartite selon les principes de la Directive. Cette entente vise à préciser les responsabilités et les mandats de chacune des parties, notamment au regard de l'élaboration du dossier d'opportunité et du dossier d'affaires. Dans le cadre de celle-ci, les trois parties conviennent d'une structure de gouvernance du bureau de projet pour études et d'un échéancier pour le suivi et la réalisation du projet.

Par ailleurs, compte tenu de l'envergure d'un projet de transport collectif d'un organisme de transport, le Conseil du trésor peut choisir de soumettre celui-ci à la Directive, et ce, en application de l'article 15 de la Loi sur les infrastructures publiques. Telle a été sa décision en rendant applicables les mesures prévues par la Directive à deux projets sous la responsabilité de sociétés de transport en commun, soit la Société de transport de Montréal et le Réseau de transport de la Capitale.

Rapport du Vérificateur général 2014-2015, chapitre 2, printemps 2014
Réalisation et exploitation d'aires de service

Recommandation :

S'assurer de l'arrimage des services déployés dans chaque aire de service par rapport aux besoins en considérant notamment les services déjà disponibles à proximité.

En juillet 2015, le Ministère a obtenu les résultats de deux sondages qu'il a commandés pour avoir une mesure des motifs d'arrêt et connaître les besoins des usagers de la route à l'égard des aires de service de manière générale (sondage Internet) et, de façon plus spécifique, à l'égard de l'aire de service du Point-du-Jour, qui sera modernisée en 2017-2018 (sondage sur le site).

Ces sondages révèlent les principaux motifs d'arrêt aux aires de service. Les usagers de la route considèrent l'essencerie, le dépanneur, le service aux camionneurs et le Wi-Fi comme étant des services essentiels que l'on devrait retrouver dans les aires de service.

Dans le cadre de la modernisation de l'aire de service du Point-du-Jour, le Ministère a requis, en plus de ces sondages, une étude d'impact socio-économique et commercial. Cette étude permettra de déterminer et de mesurer, en outre, les retombées de la modernisation de l'aire de service du Point-du-Jour sur les commerces environnants en tenant compte des services commerciaux qui pourraient s'y retrouver.

Recommandation :

Présenter une analyse complète des projets d'infrastructures aux décideurs, y compris la rentabilité de chaque projet, la comparaison des différents modes, les coûts liés à chacun de ces modes, les risques et les analyses de sensibilité.

Le Ministère a lancé, le 7 janvier 2016, un appel d'intérêt pour le projet de modernisation de l'aire de service du Point-du-Jour, à Lavaltrie. Cet appel d'intérêt a été publié sur les sites SEAO et MERX. Cette démarche a pour objet de mesurer le degré d'intérêt du secteur privé à s'engager, en tout ou en partie, dans la conception, la construction, le financement, le maintien des actifs, l'exploitation commerciale et l'entretien de l'aire de service du Point-du-Jour, à Lavaltrie. Elle vise également à connaître l'intérêt des soumissionnaires potentiels et à obtenir leur avis sur le mode de réalisation du projet s'il était réalisé en partenariat public-privé ou en concession.

Plusieurs entreprises ont répondu à cet appel d'intérêt. Au terme de l'analyse des réponses qui lui ont été fournies, le Ministère a invité chacune des entreprises qui ont répondu à l'appel d'intérêt, à venir présenter leur projet afin d'obtenir plus de précisions. Une fois cet exercice complété, le Ministère sera en mesure de formuler différents constats qui l'orienteront dans ses prises de décisions.

De plus, afin que le meilleur mode de réalisation et de gestion pour le projet de modernisation de l'aire de service du Point-du-Jour soit déterminé, une étude financière et économique des modes de réalisation sera effectuée par une firme externe, laquelle devra impérativement tenir compte des recommandations formulées par le Vérificateur général du Québec à l'égard des analyses de risques et de sensibilité du projet.

Recommandation :

Effectuer une analyse rigoureuse des propositions des soumissionnaires afin de recenser tous les risques liés au modèle financier et en évaluer les effets sur l'autofinancement du projet.

Les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère pour assurer une gestion rigoureuse de tout projet d'aire de service qui sera réalisé afin de recenser tous les risques liés au modèle financier et en évaluer les effets sur l'autofinancement du projet répondent à la préoccupation.

Recommandation :

S'assurer d'une répartition optimale des risques en prévoyant dans l'entente des mesures tel le rééquilibrage financier, si ce projet s'avère plus rentable ou moins rentable que prévu.

Dans le cadre de la modernisation de l'aire de service du Point-du-Jour, le Ministère a lancé un appel d'intérêt le 7 janvier 2016, lequel visait notamment à obtenir des soumissionnaires potentiels leur avis quant aux différents risques associés aux projets et d'identifier ceux qu'ils seraient prêts à assumer et ceux qui devraient être sous la responsabilité du Ministère. Les réponses obtenues de même que l'expérience acquise avec les sept aires de service guideront le Ministère dans ses réflexions quant à la répartition optimale des risques, et ce, en tenant compte du mode de réalisation à privilégier.

Rapport du Vérificateur général 2014-2015, chapitre 4, printemps 2014
Fonds vert : gestion et aide financière

Recommandation :

Procéder par appel de propositions et utiliser des critères précis pour évaluer les projets, les prioriser et les sélectionner; en cas de dérogation, consigner dans le dossier les justifications suffisantes pour soutenir les choix effectués.

Une directive concernant les engagements pris par le Ministère a été élaborée en mars 2015. Celle-ci indique notamment que les unités administratives doivent transmettre annuellement une planification des appels de propositions ou, selon le cas, une planification des activités donnant à toutes les organisations admissibles la possibilité de présenter une demande de financement. Une formation concernant l'application de la directive a été donnée le 8 juin 2015. La planification de l'appel de propositions est effectuée annuellement. Cet exercice a été réalisé pour la première fois en mai 2015 pour l'année 2015-2016 et en mars 2016 pour l'année 2016-2017.

La directive stipulait également :

- → qu'un comité de réflexion soit créé pour valider les critères d'évaluation des projets des différents programmes. Une rencontre a été organisée le 22 septembre 2015. Il a été décidé que la direction responsable offrirait des services personnalisés aux gestionnaires qui désirent valider les critères d'évaluation des projets pour les programmes dont ils sont responsables;
- → que dans l'éventualité où une dérogation est nécessaire, tout projet soumis pour approbation soit accompagné d'un argumentaire expliquant les raisons pour lesquelles les critères du programme ne s'appliquent pas et d'un avis de pertinence indiquant les raisons pour lesquelles le projet soumis doit être sélectionné. Dans ce contexte, un modèle de justificatif a été conçu en mai 2015 afin que le recours au mode d'adjudication de contrats de recherche de gré à gré soit documenté.

Les informations permettant aux bénéficiaires potentiels de prendre connaissance de la possibilité d'obtenir de l'aide financière des différents programmes d'aide mis en œuvre par le Ministère dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques sont disponibles sur son site Web.

Recommandation :

Définir les dépenses qui sont admissibles en tant que frais d'administration que les bénéficiaires peuvent réclamer au Fonds vert et les limites y afférentes.

Parmi les programmes approuvés en 2015-2016, mentionnons que :

- → le Programme de soutien à la promotion de l'électrification des transports, adopté le 12 janvier 2016, mentionne que les frais d'administration ne peuvent excéder 15 % du coût total du projet ;
- → le Programme de soutien à des projets de démonstration en transport collectif électrique, adopté le 12 janvier 2016, définit de façon détaillée les dépenses admissibles et celles qui ne le sont pas. Les frais de gestion ne sont pas considérés comme une dépense admissible ;
- → le Programme de soutien à la réalisation de projets de démonstration de taxis électriques, adopté le 1er décembre 2015, définit de façon détaillée les dépenses admissibles et celles qui ne le sont pas. Certaines dépenses de gestion ne sont pas admissibles. Les frais de gestion qui pourraient être soumis feront l'objet d'une appréciation de la part du Ministère ;

Les différents guides de demande d'aide financière du programme Écocamionnage ont été modifiés et stipulent que les frais d'administration ne sont pas admissibles. Ces guides ont été téléversés sur le site Web du Ministère en août 2015.

Recommandation :

S'assurer que les ententes prises avec les bénéficiaires permettent leur résiliation et le recouvrement de l'aide financière accordée lorsqu'elles ne sont pas respectées.

Pour le volet « Subventions à la promotion et aux centres de gestion des déplacements » (volet III) du Programme d'aide au développement du transport collectif, des ajustements aux lettres d'autorisations ministérielles ont été effectués le 20 novembre 2015 afin que la possibilité de remboursement de sommes y soit précisée.

Recommandation :

Fixer des objectifs précis et mesurables pour chacun des projets financés au moyen du Fonds vert, évaluer périodiquement les résultats obtenus et prendre des mesures correctives afin que la situation soit redressée, s'il y a lieu.

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques a invité le Ministère à participer à un groupe de travail afin d'identifier des indicateurs qui permettront de démontrer les retombées des projets de promotion, de sensibilisation et de recherche. Le Ministère a participé à quatre rencontres entre avril et octobre 2015. Les travaux ont été axés sur la détermination d'objectifs d'impacts à propos des programmes et de l'entente administrative concernant la mise en œuvre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques signée avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Le Programme de soutien à la promotion de l'électrification des transports, adopté le 12 janvier 2016, prévoit qu'une demande d'aide soit accompagnée des objectifs du projet et des résultats attendus. Il prévoit également que le second versement est conditionnel à la réception des pièces justificatives comprenant un bilan détaillé décrivant la couverture médiatique obtenue, l'achalandage enregistré ou toute autre information pertinente permettant d'évaluer le succès de l'activité. Une approche similaire se retrouve dans les modalités du Programme d'aide au développement du transport collectif pour les subventions à la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile.

Les modalités de la version 2016 du Programme d'aide au développement du transport collectif prévoient dorénavant, pour le volet « Subventions au transport collectif régional », que les subventions aux organismes admissibles seront réduites d'un montant équivalent au tiers des surplus accumulés au 31 décembre 2015 afin de diminuer la proportion des surplus accumulés.

Recommandation :

Fixer des objectifs précis et mesurables, axés sur les résultats, pour chacun des programmes financés par l'intermédiaire du Fonds vert et évaluer périodiquement leur atteinte.

→ En juillet 2014, le Ministère a soumis ses propositions d'indicateurs et de cibles au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, y compris des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour certains programmes.

- Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques a approuvé la plupart des indicateurs et des cibles proposés. Le Ministère en assure le suivi.
- Dans le cadre du groupe de travail coordonné par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques :
  - le Ministère a participé à quatre rencontres entre avril et octobre 2015;
  - des indicateurs d'impacts et d'efficience ont été élaborés ;
  - certains ont été approuvés par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, d'autres ont été soumis et faisaient l'objet de discussions avec ce dernier au 31 mars 2016.

→ Au 31 mars 2016, des objectifs précis et mesurables étaient en élaboration pour les programmes et les mesures approuvés en 2015-2016.

→ Des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre ont été élaborées dans le cadre des travaux entourant l'établissement du nouveau plan stratégique du Ministère.

→ Le Ministère a élaboré une stratégie de diffusion de l'information concernant son utilisation des sommes du Fonds vert afin d'améliorer l'accessibilité et la convivialité de l'information. Une première phase était en finalisation au 31 mars 2016. Elle consiste à la mise en ligne, sur le site Web du Ministère, de la liste des aides financières et des contrats octroyés dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, en date du 29 février 2016.

Recommandation :

Procéder à des évaluations de programme ou achever celles en cours et prendre des mesures correctives, lorsque c'est nécessaire.

→ Quatre évaluations de programmes ont été terminées en 2015-2016 :

- deux ont été déposées en version finale, soit celle du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun et celle du Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire.
- deux sont en version préliminaire et étaient en cours de révision au 31 mars 2016, soit celle du Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile et du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes.

→ Un calendrier pluriannuel d'évaluation 2016-2019 a été réalisé pour les programmes mis en œuvre dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.

Rapport du Vérificateur général 2015-2016, chapitre 5, automne 2015[54]
Réseau routier : inspection et planification de l'entretien des structures

Recommandation :

Faire en sorte que, pour chaque structure, l'ensemble de l'information relative aux travaux effectués soit accessible rapidement.

Le plan d'action du Ministère prévoit la réalisation d'actions qui devraient permettre d'accéder plus rapidement à l'ensemble des informations concernant les travaux effectués sur les structures.

Recommandation :

S'assurer de l'efficacité de ses stratégies d'intervention sur les structures et mesurer l'impact du budget sur leur état.

Le plan d'action du Ministère prévoit la réalisation d'actions qui devraient permettre de confirmer l'efficacité des stratégies d'intervention du Ministère.

Recommandation :

Revoir son processus de programmation afin d'en augmenter l'efficience.

Au cours de l'exercice financier 2015-2016, le Ministère a mis à jour le Manuel de programmation afin de renforcer l'efficience du processus de programmation. Le Manuel a été diffusé en mars 2016, dans le respect de l'échéancier établi au plan d'action du Ministère.

Recommandation :

Effectuer un suivi de la programmation pour connaître le taux de réalisation des projets afférents aux structures et savoir dans quelle mesure ceux qui ont été effectués l'ont été dans le respect des délais et des coûts prévus.

Le plan d'action du Ministère prévoit la réalisation d'actions qui devraient permettre entre autres de suivre le taux de réalisation des projets afférents aux structures et le respect des délais et des coûts prévus.

À cet égard, le Ministère a actualisé, en 2015-2016, le contenu de son tableau de bord sur le suivi de la programmation afin qu'il puisse répondre adéquatement à la recommandation du Vérificateur général du Québec.

Recommandation :

Effectuer un suivi rigoureux des recommandations faites aux directions territoriales à la suite de travaux spécialisés afin que les interventions sur les structures qui sont exigées soient exécutées en temps opportun.

Le plan d'action du Ministère prévoit la réalisation d'actions qui devraient permettre d'effectuer un suivi rigoureux des recommandations faites aux directions territoriales et de s'assurer que les travaux sont réalisés en temps opportun.

54. À la suite du dépôt du rapport de vérification à l'Assemblée nationale, le 27 novembre 2015, le Ministère a élaboré un plan d'action qui a été accepté par le Vérificateur général le 4 mai 2016.

Recommandation :

Valoriser davantage l'entretien préventif de l'ensemble des structures sous sa responsabilité, notamment :

→ élaborer des plans d'entretien préventif et affecter les ressources en conséquence ;

→ se doter d'indicateurs et de cibles quant à la réalisation de l'entretien préventif et en rendre compte.

Le plan d'action du Ministère prévoit la réalisation d'actions qui devraient permettre, entre autres, d'élaborer un plan d'entretien préventif systématique pour les structures en bon état et d'établir des cibles budgétaires liées aux activités d'entretien préventif.

Recommandation :

Définir des orientations pour les structures du réseau routier municipal et améliorer sa reddition de comptes relative aux structures de ce réseau.

Le plan d'action du Ministère prévoit la réalisation d'actions qui devraient permettre d'améliorer la reddition de comptes relative aux structures du réseau municipal. À cet égard, le Ministère a déjà prévu ajouter une cible d'état des structures du réseau routier municipal dans son prochain plan stratégique.

Recommandation :

Démontrer plus de rigueur pour l'estimation des coûts des mandats d'inspection des structures confiés aux firmes de génie-conseil.

Le plan d'action du Ministère prévoit la réalisation d'actions qui devraient permettre au Ministère d'obtenir une estimation plus juste du coût des mandats d'inspection des structures confiés aux firmes externes.

Recommandation :

Terminer l'implantation de la démarche relative à la gestion des projets routiers, s'assurer que cette démarche est mise en œuvre rigoureusement dans toutes les directions territoriales et en mesurer l'impact.

Le plan d'action du Ministère prévoit la réalisation d'actions qui devraient permettre de terminer l'implantation de la démarche relative à la gestion des projets routiers.

Au cours de la dernière année, le Ministère a mis de l'avant la démarche de gestion des projets routiers pour tous les projets de 5 millions de dollars et plus.

Recommandation :

Réévaluer son plan de renforcement de l'expertise afin de trouver l'équilibre entre le niveau des travaux effectués par des ressources internes et celui des travaux réalisés à l'externe, particulièrement en ce qui a trait à la conservation des structures.

Le plan d'action du Ministère prévoit notamment la révision du plan de renforcement de l'expertise pour assurer la réalisation optimale des activités par des ressources internes.

4.11.1 ACTIVITÉS D'AUDIT INTERNE EN MATIÈRE DE GESTION CONTRACTUELLE

Dans son vingt-quatrième rapport sur l'imputabilité, la Commission de l'administration publique a recommandé que le Ministère intègre dans son rapport annuel de gestion une reddition de comptes concernant les activités de vérification interne, particulièrement celles relatives à la gestion des contrats.

Historiquement, le mandat imparti aux auditeurs internes en gestion contractuelle consistait à examiner et à valider l'application de la réglementation de même que la conformité du processus d'octroi des contrats avant qu'ils soient accordés. Le 31 août 2013, à la suite d'une décision du Comité d'audit interne et d'évaluation de programmes, la Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes de l'époque a mis fin à ses validations avant octroi. Au cours de l'exercice 2013-2014, un transfert graduel de la validation des dossiers contractuels avant octroi s'est effectué des auditeurs internes à une équipe de professionnels en conformité des processus, affectée dans les directions territoriales.

À partir du 1er septembre 2013, le nouveau mandat imparti aux auditeurs internes consistait à examiner et à valider l'application de la réglementation après l'octroi du contrat de même que la conformité des mesures mises en place pour donner suite aux recommandations du Vérificateur général à la suite de son rapport de novembre 2009.

Au cours de l'année 2015-2016, les auditeurs internes ont vérifié 48 dossiers, dont 25 dossiers de contrat en services professionnels et 23 dossiers de contrat en déneigement et déglaçage de routes. Ces contrats étaient terminés ou en cours d'exécution au moment de leur validation. Parmi ces 48 dossiers contractuels, 34 ont fait l'objet d'un audit intégral[55], alors que les 14 autres ont fait l'objet d'un audit après octroi seulement. Ces dossiers ont été retenus à partir des dossiers contractuels octroyés par les directions territoriales durant l'exercice 2014-2015.

L'examen des dossiers a porté sur la conformité à la Loi sur les contrats des organismes publics et aux règlements afférents. Il a aussi porté sur le respect des recommandations du Vérificateur général, notamment au regard des circonstances suivantes :

1. La précision des critères servant à établir s'il s'agit d'une situation d'urgence ;
2. L'obtention des autorisations requises avant d'effectuer un paiement pour un contrat octroyé en situation d'urgence ;
3. La délimitation de la portée des travaux réalisés dans le cadre d'une situation d'urgence ;
4. La justification adéquate de la décision de ne pas lancer d'appels d'offres dans une situation de fournisseur unique de services ;
5. Le respect du seuil requis pour procéder par appel d'offres public ;
6. L'analyse des situations où il n'y a qu'une seule offre à la suite d'un appel d'offres ;
7. L'analyse des écarts lorsque le montant de la soumission retenue dépasse de plus de 10 % le montant estimé ;
8. L'analyse des écarts lorsque le montant de la soumission retenue est inférieure de façon importante au montant estimé ;
9. L'établissement du montant d'un contrat de services professionnels après négociation et appuyé par une estimation détaillée des travaux ;
10. L'utilisation de sommes affectées à la réalisation du contrat pour couvrir uniquement les coûts afférents ;
11. La signature du contrat avant le début des travaux ;
12. La préparation des travaux afin de minimiser les dépassements de coûts ;
13. L'autorisation des travaux imprévus et des dépassements de coûts avant leur paiement ;

55. Un audit intégral correspond à une validation du processus d'octroi et du processus de réalisation du contrat après son octroi.

14. L'application des procédures d'autorisation lorsque des dépassements de coûts sont occasionnés par des variations de quantités;

15. L'obtention de l'attestation de réalisation des travaux avant d'effectuer un paiement et la vérification que les éléments figurant dans le bordereau de soumission soient liés à des travaux précis;

16. L'exercice du suivi pour s'assurer que les exigences de réalisation des contrats sont respectées et que l'évaluation de rendement du fournisseur est effectuée lorsque requise.

Pour effectuer leur validation, les auditeurs avaient accès aux dossiers physiques associés aux contrats examinés et à des documents numérisés. Ces dossiers devaient comprendre tous les documents administratifs et les autorisations ministérielles requises en vertu de la Loi, des règlements et des directives ministérielles reliés à la gestion des contrats. Un rapport d'audit a été placé dans chaque dossier contractuel examiné.

Résultats de la validation de la conformité à la Loi et aux règlements réalisée par les auditeurs internes en gestion contractuelle pour l'exercice 2015-2016

Vingt-trois contrats en déneigement et déglaçage de routes et 25 contrats en services professionnels ont été validés :

→ 47 contrats sont conformes à la Loi sur les contrats des organismes publics et règlements afférents;

→ 1 contrat est non conforme pour la raison suivante :

- Non-respect de l'exigence légale de la Loi sur les contrats des organismes publics qui prévoit qu'un contrat peut être modifié lorsque la modification en constitue l'accessoire et n'en change pas la nature (art. 17).

Les audits n'ont révélé aucune non-conformité sur l'intégrité du processus d'octroi des contrats.

Résultats du suivi des recommandations du Vérificateur général à la suite de son rapport de novembre 2009

Les dossiers validés présentaient au moins une situation à risque, telle qu'elle est définie par le Vérificateur général. Il est à noter qu'il ne s'agit pas de non-conformité à la Loi et aux règlements et qu'aucun des dossiers jugés non satisfaisants n'est lié à l'intégrité du processus d'octroi des contrats. Parmi ceux-ci :

→ 34 dossiers ont été jugés satisfaisants quant à l'application des mesures pour répondre aux recommandations du Vérificateur général;

→ 14 dossiers ont été jugés non satisfaisants. Parmi ceux-ci, 13 dossiers présentaient une situation à risque et 1 dossier en présentait 2, en raison :

- de l'absence d'une estimation détaillée ou de négociation avant la signature du contrat (3 cas);
- de la signature du contrat après le début des travaux (8 cas);
- du paiement du coût de travaux imprévus avant autorisation (3 cas);
- du non-respect de production d'une évaluation de rendement du fournisseur (1 cas).

4.11.2 VALIDATION DU PROCESSUS D'OCTROI DES CONTRATS PAR LES PROFESSIONNELS EN CONFORMITÉ DE PROCESSUS

Le rôle et les responsabilités des professionnels en conformité des processus et des auditeurs internes diffèrent. En effet, les auditeurs internes, sous la responsabilité du directeur des enquêtes et de l'audit interne, sont en marge et indépendants des opérations de gestion contractuelle. Ils interviennent de façon ponctuelle dans le cadre de mandats de vérifications spécifiques, généralement après l'attribution du contrat.

Les professionnels en conformité des processus agissent à titre de conseillers afin d'assurer une amélioration continue de la gestion contractuelle. Leur mandat consiste à analyser les dossiers contractuels en préparation, avant leur octroi, afin d'assurer le respect du cadre normatif en matière de gestion contractuelle. Ce dernier est composé des lois et des règlements, ainsi que des directives, des procédures, des guides et des outils émanant du Secrétariat du Conseil du trésor et du Ministère. Les professionnels en conformité des processus portent une attention particulière aux directives ministérielles ayant fait l'objet de recommandations par le Vérificateur général du Québec à la suite de son rapport de novembre 2009[56].

Les 14 directions territoriales et le Bureau de la coordination du Nord-du-Québec bénéficient chacun des services d'un professionnel en conformité des processus relevant du directeur territorial. Plus précisément, le rôle des professionnels en conformité des processus au sein de leur direction territoriale respective consiste à :

- → faire rapport sans délai au directeur territorial de toute correction à apporter aux contrats et aux processus pour prévenir une non-conformité ;
- → soutenir le directeur territorial dans l'application des correctifs nécessaires ;
- → travailler en étroite collaboration avec les intervenants en gestion contractuelle afin d'assurer une amélioration continue des pratiques ;
- → informer la Direction générale des territoires de toute problématique nécessitant une action des autorités ministérielles.

Le Ministère demande aux professionnels en conformité des processus de prioriser la validation des dossiers contractuels dont les contrats sont octroyés selon les modes d'adjudication les plus à risque de contenir des non-conformités, soit les appels d'offres sur invitation et les contrats octroyés de gré à gré.

Parmi les 3 395 contrats réguliers[57] octroyés par le Ministère en 2015-2016, les professionnels en conformité des processus en ont validé 1 641 avant leur octroi, soit près de la moitié. Leur travail a permis de prévenir des non-conformités dans 302 contrats en faisant apporter les correctifs nécessaires avant leur octroi. L'impact des non-conformités évitées varie grandement étant donné que la validation porte autant sur le respect des lois que des guides ministériels. Par exemple, il peut s'agir de l'absence d'une autorisation ou d'une attestation obligatoire au dossier contractuel, ou simplement de l'absence du titre d'une clause dans un devis.

En complément au travail des professionnels en conformité des processus, le Ministère a pris des mesures, en 2015-2016, pour améliorer la qualité du processus d'octroi des contrats, comme :

- → la bonification des directives et procédures internes afin d'assurer une compréhension et une application uniforme des règles contractuelles ;
- → le développement d'un mécanisme de résolution efficiente des problématiques liées à la conformité des processus prévoyant une priorisation des problématiques par les autorités du Ministère ;
- → le lancement, à l'automne 2015, d'un programme de formation de 15 modules en gestion contractuelle s'adressant aux intervenants qui exercent des activités contractuelles et menant à une certification ;
- → la prise de mesures disciplinaires auprès des employés contrevenant aux règles contractuelles plus d'une fois.

Somme toute, le travail des professionnels en conformité des processus et les mesures prises par le Ministère permettent non seulement d'apporter les correctifs aux dossiers contractuels en préparation, aux processus et à leur application, mais également de mener progressivement à l'amélioration du taux de conformité global de l'ensemble des contrats octroyés.

56. Une liste de ces recommandations se trouve à la section 4.11.1.

57. Exclut les contrats réguliers de moins de 5 000 $ et les contrats conclus avec les municipalités, les communautés autochtones et les entreprises de services publics. Inclut tous les mandats accordés dans le cadre d'un programme de contrats à exécution sur demande.

4.12 LA POLITIQUE DE FINANCEMENT DES SERVICES PUBLICS

En vertu de la *Politique de financement des services publics*, publiée à l'occasion du dépôt du budget 2009-2010 et révisée en 2011, les ministères et organismes sont tenus de rendre compte de la tarification des biens et des services qu'ils fournissent à la population et aux entreprises. Les organismes relevant du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports répondront à ces exigences dans leur propre rapport de fin d'année. Ainsi, la Société des traversiers du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, la Commission des transports du Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec, dont les vocations commerciales sont établies depuis plusieurs années, feront part respectivement de leurs revenus provenant de la tarification.

Le Ministère est, pour sa part, responsable des revenus qu'il perçoit ainsi que des revenus des fonds spéciaux dont il est responsable. Ainsi, la présente reddition de comptes concerne, en plus du Ministère, le Fonds des réseaux de transport terrestre, le Fonds de gestion de l'équipement roulant, de même que le nouveau Fonds aérien, créé le 1er janvier 2016.

LES REVENUS DES PRODUITS ET SERVICES

→ Les sommes les plus importantes recueillies par le Ministère proviennent des revenus perçus des usagers routiers par l'intermédiaire des immatriculations et des permis de conduire. Considérant que les infrastructures de transport bénéficient à l'ensemble de la collectivité, le gouvernement verse les revenus de la taxe sur les carburants au Fonds des réseaux de transport terrestre. La somme versée équivaut à 60,2 % des revenus du Fonds. Bien qu'ils soient payés par les usagers du réseau routier, les revenus de la taxe sur les carburants ne sont pas considérés comme un tarif.

→ Parmi les lignes d'affaires qui soutiennent la mission du Ministère et dont les revenus de tarification sont inclus, mentionnons les haltes routières, les péages[58] sur le pont de l'autoroute 25 et sur l'autoroute 30 ainsi que l'ensemble des activités d'acquisition et d'aliénation immobilières visant à répondre aux besoins des autres ministères et organismes gouvernementaux et paragouvernementaux. Les revenus qui proviennent de la vente d'immeubles excédentaires sont également considérés. Cette activité est rigoureusement encadrée par des articles de la Loi sur le ministère des Transports. De façon générale, toute disposition d'immeuble doit se faire au prix et aux conditions du marché immobilier.

58. Inclut la part versée au partenaire.

- Les autres revenus proviennent de la ligne de soutien technique, qui regroupe les produits et services techniques et administratifs pour l'usage interne du Ministère ou, exceptionnellement, pour des tiers qui se voient facturer les services rendus. On y trouve notamment divers revenus provenant de la vente ou de l'usage de matériel et de fournitures, d'aide technique et de soutien ainsi que de la vente de documents.

- Par l'intermédiaire du Centre de gestion de l'équipement roulant, le Ministère est responsable du Fonds de gestion de l'équipement roulant. Selon l'entente de gestion, cette unité autonome de service a notamment pour objectif d'assurer l'autofinancement de l'ensemble de ses activités tout en offrant des services à tarifs concurrentiels.

- Depuis la création du Fonds aérien, le 1er janvier 2016, le Ministère a la responsabilité de poursuivre les activités réalisées par le Service aérien gouvernemental. Le Service aérien gouvernemental exploite une flotte diversifiée d'aéronefs pour assurer, en collaboration avec ses partenaires, une réponse adéquate dans des situations d'urgence ou nécessitant des services aériens spécialisés sur l'ensemble du territoire québécois. Le Fonds offre aussi à l'ensemble de la fonction publique un service de nolisement d'aéronefs ainsi que d'autres services à l'usage externe de la fonction publique québécoise (extinction de feux et dispositifs d'entraînement de vol). Pour ces services, le Fonds aérien finance les opérations du Service aérien gouvernemental en refacturant les coûts de fonctionnement à ses partenaires.

LES PRODUITS ET SERVICES QUI NE SONT PAS TARIFÉS

L'inventaire des produits et des services réalisé au Ministère dans le cadre de la Politique a révélé que la majorité des produits et des services pouvant être tarifés le sont déjà. Dans le cadre des travaux de la Commission de révision permanente des programmes, le Ministère a procédé, en 2014-2015, à un exercice d'optimisation de la tarification au cours duquel l'ensemble des produits et des services non tarifés a fait l'objet d'un examen plus approfondi. À cet égard, le Ministère poursuit sa réflexion afin de s'assurer que son expertise et ses diverses données sont tarifées, le cas échéant, à leur valeur marchande.

LISTE DES REVENUS DE TARIFICATION PERÇUS, COÛTS ET NIVEAU DE FINANCEMENT ATTEINT EN 2015-2016

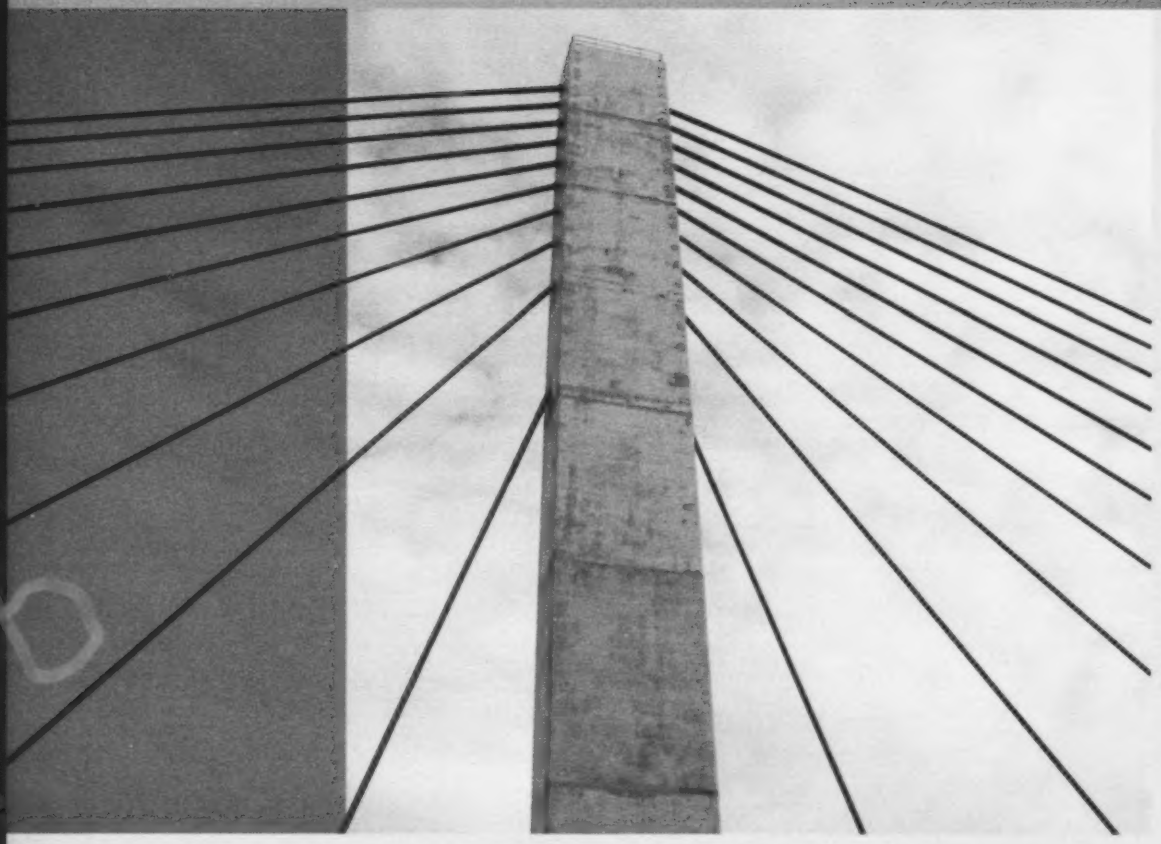
	REVENUS (000 $)	COÛTS (000 $)	NIVEAU DE FINANCEMENT ATTEINT	NIVEAU DE FINANCEMENT VISÉ
MINISTÈRE[a]				
Droits et permis				
Droits et permis – Immatriculation[b]	33 559			
Vente de biens et services				
Terrains et bâtisses	54	Les données ne sont pas disponibles.		
Location de terrains, bâtisses et autres	808			
Divers	70			
TOTAL	34 491			
FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE[a]				
Droits et permis				
Droits et permis – Immatriculation[c, d]	808 049			
Conducteurs et chauffeurs (permis)	96 099			
Immatriculation (contribution au transport en commun)[e]	82 647			
Autres droits et permis	17			
Vente de biens et services		Les données ne sont pas disponibles.		
Location de terrains, bâtisses et autres	1 568			
Revenus des haltes routières (hors PPP)	405			
Péage autoroute 25[f]	67 511			
Péage autoroute 30[f]	24 868			
Divers	89			
TOTAL	1 081 253			
CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT				
Location de machinerie, équipements et autres	23 087	Le Centre de gestion de l'équipement roulant doit s'autofinancer selon l'entente de gestion.		
TOTAL	23 087			
FONDS AÉRIEN[g]				
Location dispositif entraînement de vol	174	Le budget de dépenses du Fonds aérien balance à 100 % puisque les coûts d'opération sont refacturés aux partenaires, à l'exception des revenus autonomes, qui peuvent générer un certain surplus.		
Extinction de feux – Québec	4 557			
Extinction de feux – Entente CIFFC	0			
Extinction de feux – Entente hors Canada	304			
TOTAL	5 035			

a Les données financières reflètent la version préliminaire des états financiers du 31 mai 2016.
b Inclut les permis spéciaux de circulation et les vignettes de stationnement pour les personnes handicapées.
c Exclut la portion des revenus des immatriculations prélevés sur les véhicules munis d'un moteur de forte cylindrée qui sont versés à la Société de financement des infrastructures locales du Québec.
d Inclut les revenus des véhicules hors route.
e Cette contribution n'est pas un tarif au sens de la Loi sur l'administration financière (RLRQ c A-6.001) et n'a donc pas à être soumise à l'indexation.
f Inclut la part versée au partenaire.
g Le Fonds aérien a été créé le 1er janvier 2016. Les revenus pour 2015-2016 reflètent donc une période de trois mois seulement, et essentiellement hors saison, à l'exception des ententes hors Canada.

BASE DE TARIFICATION ET D'INDEXATION

	MÉTHODE DE FIXATION DES TARIFS		MODE D'INDEXATION DES TARIFS	
	BASE	DATE	BASE	DATE
MINISTÈRE				
Droits et permis – Immatriculation	Données administratives	1991	Indice des prix à la consommation	2014
FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE				
Terrains et bâtisses	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Location de terrains, bâtisses et autres	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Droits et permis – Immatriculation	Données administratives	1991	Indice des prix à la consommation	2014
Conducteurs et chauffeurs (permis)	Données administratives	1991	Indice des prix à la consommation	2014
Immatriculation (contribution au transport en commun)	Données administratives	1991	–	–
Location de terrains, bâtisses et autres	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Revenus des haltes routières (hors PPP)	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Péage autoroute 25	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Péage autoroute 30	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT				
Location de machinerie, équipements et autres	Prix du marché	Continu	Indice des prix à la consommation	2014
FONDS AÉRIEN				
Location dispositif entraînement de vol	Prix du marché	2014	Prix du marché	2016
Extinction de feux – Québec	Coût des services	Continu	Coûts réels	2016
Extinction de feux – Entente CIFFC	Coût des services Prix du marché	2015	Non[a]	2016
Extinction de feux – Entente hors Canada	Coût des services	2015	Indice des prix à la consommation	2016

a Le partenaire SOPFEU, qui est responsable d'assumer le résiduel des dépenses de la mission « extinction de feux », n'a pas indexé la tarification en 2015-2016 puisqu'elle avait été indexée de manière importante en 2014-2015.



ANNEXES

ANNEXE I

LA CLASSIFICATION DU RÉSEAU ROUTIER 2015-2016[59]

Le réseau routier du Québec s'étend sur plus de 320 000 km[60]. Il est composé de routes sous la responsabilité des organisations suivantes :

• Ministère (réseau routier supérieur principalement)	environ 31 000 km (longueur réelle)[61]
• Municipalités (réseau routier local)	environ 106 000 km
• Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (routes d'accès au territoire)	environ 182 000 km
• Hydro-Québec	environ 1 000 km[62]
• Gouvernement fédéral	environ 500 km

Le réseau sous la responsabilité du Ministère comprend près de 31 000 km de routes et inclut, en quasi-totalité, le Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur. Ce dernier est constitué des principales infrastructures de transport qui soutiennent le commerce extérieur du Québec avec le reste du Canada et avec ses principaux partenaires internationaux, en particulier les États-Unis.

Le tableau suivant présente la répartition des routes du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.

59. Pour obtenir plus de détails, le lecteur peut consulter le www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/transports/html/r1c1.html.

60. Il s'agit d'une estimation.

61. La longueur réelle est définie au www.bdso.gouv.qc.ca/docs-ken/multimedia/PB01400_Def_longueur2008HOOF00.pdf.

62. Le nombre de kilomètres sous la responsabilité d'Hydro-Québec est en diminution par rapport à celui établi l'année dernière, car la méthode de calcul a été révisée de façon à ce qu'elle ne tienne compte que des routes sous la responsabilité directe d'Hydro-Québec.

RÉPARTITION DES ROUTES SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MINISTÈRE

CLASSES DE ROUTES	LONGUEUR RÉELLE (KM) TOTAL	RÉSEAU STRATÉGIQUE EN SOUTIEN AU COMMERCE EXTÉRIEUR
Réseau routier supérieur	28 489	8 037
Autoroutes Le réseau autoroutier englobe l'ensemble des infrastructures autoroutières numérotées de 0 à 99 et de 400 à 999.	6 073	4 317
Routes nationales Le réseau national rassemble les grands axes routiers interrégionaux et ceux qui relient les agglomérations principales (généralement de 25 000 habitants et plus). Ces axes routiers sont numérotés de 100 à 199.	9 047	3 486
Routes régionales Le réseau régional regroupe les routes qui relient les agglomérations secondaires (de 5 000 à 25 000 habitants) entre elles et avec les agglomérations principales. Ces axes routiers sont numérotés de 200 à 399.	5 533	210
Routes collectrices Le réseau collecteur sert à relier les petites agglomérations (moins de 5 000 habitants) aux agglomérations plus importantes, directement ou par une route de classe supérieure. Ces routes ne sont pas numérotées.	7 836	24
Autres routes	2 473	–
Routes d'accès aux ressources Le réseau d'accès aux ressources permet d'entrer dans des zones de ressources naturelles, de récréation ou de conservation publiques, à l'exclusion des routes relevant du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.	1 216	–
Chemins d'accès aux ressources et aux localités isolées Les chemins d'accès aux ressources et aux localités isolées comprennent les chemins du domaine de l'État, y compris les chemins forestiers et de mines, ou les chemins de propriété amérindienne qui donnent accès à des zones d'exploitation forestière ou minière, à des installations hydroélectriques ou encore à des localités isolées, principalement des communautés autochtones.	1 169	–
Autres (routes locales 1, 2 et 3)	88	–
TOTAL	30 962	8 037

ANNEXE II

LES OUTILS DE GESTION POUR AMÉLIORER LA PERFORMANCE

Au cours de l'exercice 2015-2016, le Ministère a maintenu en place des outils de gestion pour améliorer sa performance et des mécanismes de contrôle pour assurer l'accomplissement de sa mission, l'atteinte de ses objectifs stratégiques ainsi que la fiabilité des données et de l'information, notamment au moyen des activités des unités administratives suivantes :

- → la Direction des enquêtes et de l'audit interne ;
- → la Direction de la révision des programmes ;
- → la Direction de la gestion financière et de l'expertise immobilière, responsable de la planification budgétaire ministérielle ainsi que de la production du plan de contrôle interne et de supervision. Par ailleurs, l'application du plan de contrôle interne et de supervision relève de l'ensemble des gestionnaires du Ministère ;
- → la Direction des ressources humaines responsable d'élaborer un plan de relève ;
- → la Direction de la surveillance des marchés et de l'observation des règles contractuelles ;
- → la Direction générale des territoires, responsable d'assurer le suivi de l'application des orientations des directions centrales et des recommandations de la Direction des enquêtes et de l'audit interne de même que celles de la Direction de la révision de programmes.

En matière d'audit interne, le Ministère a poursuivi ses travaux, notamment en ce qui concerne la gestion contractuelle et les subventions versées dans le cadre des programmes d'aide en transport collectif.

Pour ce qui est de la révision des programmes, la direction a démarré la planification de ses travaux pour la période 2016-2019. En matière d'évaluation de programmes, des mandats ont été amorcés et portent sur les programmes d'aide à la voirie locale, sur le transport collectif et sur des programmes relevant du Fonds vert.

ANNEXE III

LES SITES À POTENTIEL D'AMÉLIORATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE AYANT FAIT L'OBJET D'INVESTISSEMENTS

Légende : Les éléments grisés du tableau correspondent aux sites dont les travaux de correction ont été achevés durant l'année.

MUNICIPALITÉ	ROUTE	LOCALISATION	INTERVENTION
Les Bergeronnes	138	Côte Arsène Gagnon/Lac Gobeil	Reconstruction du profil rural
Montréal/Dorval	13	Tunnel Dorval	Enlèvement des paralumes et amélioration de l'éclairage
Dorval	20 / 520	De l'autoroute 20 à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau	Correctifs inclus dans le réaménagement de l'échangeur
Montréal	720	Autoroute 720 ouest, divergence vers l'autoroute 15 nord (0,6 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Montréal	15	Autoroute 15 sud, divergence vers l'autoroute 720 est (0,6 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Montréal	15	Autoroute 15 sud – De La Vérendrye (1,3 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Salaberry-de-Valleyfield	201	Intersection de la route 201 et du boulevard du Bord-de-l'Eau	Réaménagement géométrique de l'intersection
Notre-Dame-de-Lourdes	131	Intersection de la route 131 et de la rue Principale	Élargissement de 2 à 4 voies divisées et contrôle des accès
Plaisance	148	Courbes près de la montée Saint-François	Correction de courbes
Compton	147	À 200 mètres au sud de l'agglomération de Compton	Correctifs inclus dans la reconstruction de la route
Rivière-Héva	117	Courbe Brière	Correction d'une courbe
Rouyn-Noranda	117	Entre l'avenue du Lac et l'avenue Dallaire et l'intersection des rues Gamble, Québec et Rideau	Correctifs inclus dans la construction d'une voie de contournement
Hérouxville	153	Intersection de la route 153 et du rang Saint-Pierre	Construction d'un îlot de séparation
Drummondville	122	Intersection de la route 122 et du boulevard Foucault	Réaménagement géométrique de l'intersection
Saint-Lin–Laurentides	335	Intersection des routes 335 et 337	Réaménagement géométrique et installation de feux de circulation
Stoke	216	Du ruisseau Dorman à la rue du Mont-Dufresne	Reconstruction du profil rural et correction du profil vertical
Franquelin	138	Près des lacs Thompson et la Ligne, du kilomètre 805 au kilomètre 808	Correction de courbes sous-standards
Métabetchouan–Lac-à-la-Croix	169	Intersection de la route 169/ Avenue Villeneuve/2e Rang Ouest	Installation d'un feu clignotant et aménagement d'îlots séparateurs médians
Pontiac	148	Entre le chemin Terry-Fox et le chemin Maple	Reconstruction du profil rural

MUNICIPALITÉ	ROUTE	LOCALISATION	INTERVENTION
Donnacona	138	Intersection de la route 138 et de la rue Commerciale	Installation de feux de circulation
Portneuf	138	Intersection de la route 138 et de la rue Provencher	Installation de feux de circulation
Warwick	78341	Intersection de la route Saint-Albert et du 4e Rang Est	Construction d'un îlot séparateur
Saint-Martin	204	À 1,3 km de la route Maheu en direction ouest	Reconstruction du profil rural
Terrebonne	335	Intersection de la route 335 et du chemin du Curé-Barrette	Réaménagement géométrique de l'intersection
L'Assomption	343	À 1 km au sud de Saint-Gérard-Majella	Correction d'une courbe sous-standard
La Prairie	104	Intersection de la route 104, du chemin de la Bataille Nord et du chemin de la Bataille Sud	Réaménagement géométrique de l'intersection
Marieville	112	Intersection de la route 112, du chemin du Pin-Rouge et de la rue des Roseaux	Réaménagement géométrique de l'intersection
Messines	105	Intersection de la route 105, du chemin Lafontaine et du chemin de l'Entrée Nord	Régularisation des accès privés
Papineauville	321	Intersection de la route 321 et du chemin de la Rouge	Aménagement d'éclairage
Saint-Prime	169	Route 169, dans le secteur de l'intersection du chemin de la Pointe-Bleue	Construction d'une voie de virage
Sainte-Anne-du-Sault	261	Intersection de la route Principale, du 4e Rang Ouest et des bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute 20 en direction ouest	Construction d'un îlot séparateur médian et régularisation des accès privés
Sainte-Anne-de-la-Pérade	138	Intersection du boulevard De Lanaudière et de la rue Sainte-Anne	Installation de feux de circulation
Rimouski	20	Bretelle d'accès à l'autoroute 20 est en provenance de la montée Industrielle-et-Commerciale, à la hauteur du kilomètre 614	Correction d'une courbe
Petite-Rivière-Saint-François	43610	Rue Principale, près de l'intersection du chemin des Vieilles-Côtes	Réfection du lit d'arrêt
Saint-Siméon	138	Secteur de Port-aux-Quilles, à la hauteur du kilomètre 543	Réfection de la structure de chaussée et correction de dévers
Kingsey Falls	116	Intersection de la route 116 et du boulevard Marie-Victorin	Réaménagement de l'intersection
Longueuil	20	Échangeur de l'autoroute 20 et du boulevard Roland-Therrien, du pont d'étagement jusqu'à la rue D'Auteuil	Réaménagement des voies de circulation
Saint-Bruno-de-Montarville	30	Bretelles de l'autoroute 30 ouest et est vers la route 116 ouest	Réaménagement de bretelles
Saint-Roch-de-Mékinac	155	Entre les bornes kilométriques 21 et 23	Reconstruction du profil rural
Belle-Rivière	169	Du kilomètre 52 au kilomètre 58 dans la réserve faunique des Laurentides	Pose de clôtures pour la grande faune

LE CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

TABLE DES MATIÈRES

LE MOT DU DIRECTEUR 157

LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION 158

LE RAPPORT DE MISSION D'EXAMEN DE MALLETTE 159

LA PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION 160

LE COMITÉ CONSULTATIF 160

LA STRUCTURE DE L'ORGANISATION ET LES RESSOURCES HUMAINES 161

L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI 163

LES DONNÉES GLOBALES 163

LES FAITS SAILLANTS 165

LE PROFIL DE LA CLIENTÈLE 2015-2016 POUR CHACUN DES PRODUITS ET SERVICES 166

LES RELATIONS AVEC LA CLIENTÈLE 169

LE PROFIL DU PARC DE VÉHICULES 170

LES ACQUISITIONS ET LES VENTES DE VÉHICULES 172

LES RÉALISATIONS EN 2015-2016 173

LES PERSPECTIVES POUR 2016-2017 187

LES ÉTATS FINANCIERS 2015-2016 DU FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT 188

LE MOT DU DIRECTEUR

L'année 2015-2016, fertile en défis de toutes sortes, nous aura permis de consolider les bases de notre gestion par résultats et d'amélioration continue.

Ainsi, la plupart des cibles de résultats convenues en début d'année ont été atteintes. Sur le plan financier, l'autofinancement est atteint, voire dépassé. Les coûts ont diminué et sont demeurés bien en-deçà de l'indice des prix à la consommation (IPC).

D'autre part, dans un contexte particulièrement difficile nécessitant la mise en place de certains changements organisationnels dans un but d'optimisation tant des ressources que des procédés, nous avons obtenu un taux de mobilisation du personnel de 73 %.

Au cours de cette dernière année, nous aurons réalisé la révision de notre planification stratégique, conforté et amélioré le système de coût de revient, colligé notre premier recueil d'information de gestion (RIG), regroupé l'information de la clientèle, assuré la mise en œuvre du volet exemplarité de l'État sur le plan de l'électrification des transports et procédé à des réorganisations administratives conséquentes aux objectifs de compressions.

Toutefois, nous aurons surtout et avant tout rempli notre nouvelle mission : « Offrir au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, et aux autres organismes publics du Québec, des services complets de gestion de parc de véhicules, selon les meilleures pratiques d'affaires, dans une perspective d'optimisation des ressources, de développement durable et d'électrification des transports. »

Je tiens à remercier tous les employés du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER). Grâce à la conjugaison de tous nos efforts et à notre détermination à offrir les meilleurs services au plus bas coût possible, nous avons livré ce qui était attendu de nous et nous pouvons en être fiers.

Le directeur du Centre de gestion de l'équipement roulant.

Original signé

PAUL-YVAN DESCHÊNES

Québec, septembre 2016

LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Ce document constitue le 19e rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER). Les résultats, l'information et les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant qui y sont présentés relèvent de la responsabilité du directeur, du directeur de l'exploitation et des services à la clientèle ainsi que des chefs de service du CGER. Ces derniers sont donc tous cosignataires de cette déclaration. Leur responsabilité porte sur l'exactitude, l'intégralité et la fiabilité des données présentées dans le rapport ainsi que sur la reddition de comptes annuelle quant aux résultats attendus et convenus dans le Plan d'action 2015-2016.

La direction du CGER a maintenu, tout au long de l'année 2015-2016, des systèmes d'information et des mesures de contrôle destinés à assurer l'atteinte des objectifs de l'entente de gestion et du plan d'action.

De plus, la firme Mallette s'est assurée du caractère plausible et de la cohérence de l'information présentée dans le présent rapport, sauf pour ce qui est de la section sur les états financiers 2015-2016. Au terme de sa mission d'examen, elle a produit un rapport de validation.

À notre avis, les données présentées dans le *Rapport annuel de gestion 2015-2016* correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2016.

Original signé

PAUL-YVAN DESCHÊNES
Le directeur

Original signé

STÉPHANE BÉLANGER
Le chef du Service régional de Québec et de l'Est

Original signé

CARL GAUTHIER
Le directeur de l'exploitation et des services à la clientèle

Original signé

MARC DESAUTELS
Le chef du Service régional du Centre-du-Québec et de l'Abitibi

Original signé

MARC-ANDRÉ BOIS, ingénieur
Le chef du Service de l'expertise, de l'ingénierie et des acquisitions

Original signé

JEAN-CLAUDE TREMBLAY
Le chef du Service régional de Montréal et de l'Ouest

Original signé

CÉLINE ROUTHIER
La chef du Service du soutien à la gestion

LE RAPPORT DE MISSION D'EXAMEN DE MALLETTE

Monsieur le Sous-ministre,

À la demande du ministère des Transports du Québec, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, nous avons procédé à l'examen des résultats, des indicateurs, des explications et de l'information présentés dans le rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) pour l'exercice terminé le 31 mars 2016, à l'exception des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant.

La responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces données incombe à la direction du CGER. Notre responsabilité consiste à exprimer un avis sur le caractère plausible des résultats, des indicateurs, des explications et de l'information fournis ainsi que sur la cohérence de l'information en nous basant sur les travaux réalisés au cours de notre examen.

Notre examen a été effectué conformément aux normes d'examen généralement reconnues du Canada. Nos travaux ont consisté essentiellement en demandes d'informations, procédures analytiques et entretiens portant sur les résultats, les indicateurs, les explications et l'information qui nous ont été fournis par le CGER. Notre examen ne visait pas à vérifier les systèmes de compilation, à évaluer le contrôle interne ni à effectuer des sondages. Un examen ne constitue pas un audit et, par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion d'audit sur les résultats, les indicateurs, les explications et l'information contenus dans le présent rapport.

Au terme de notre examen, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que les résultats, les indicateurs, les explications et l'information contenus dans le rapport annuel de gestion, à l'exception des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant, ne sont pas, dans tous leurs aspects significatifs, plausibles et cohérents.

Mallette s.e.n.c.r.l.[1]

Société de comptables professionnels agréés

Québec, Canada
Le 28 septembre 2016

[1] CPA, auditrice, CA, permis de comptabilité publique no. 1222171

Mallette S.E.N.C.R.L.
200-3075, chemin des Quatre-Bourgeois,
Québec (Québec) G1W 5C4
Tél. : 418 653-4431, Télec. : 418 656-0800
info.quebec@mallette.ca

LA PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) a été la première unité autonome de service relevant du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Il gère un parc de 10 044 véhicules et équipements connexes. De ce nombre, 8 224 véhicules et équipements lui appartiennent, tandis que les 1 820 autres sont entretenus et réparés selon une tarification horaire. Un réseau de 62 ateliers de mécanique et de fabrication, répartis sur l'ensemble du territoire québécois, fait également partie du CGER.

LE COMITÉ CONSULTATIF

Pour favoriser une gestion éclairée du CGER, un comité consultatif doit conseiller la sous-ministre sur les cibles et les objectifs annuels qui doivent être établis. Il doit également donner son avis sur le plan d'action et sur les résultats atteints par le CGER. Nommés par la sous-ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, les membres de ce comité sont des représentants de l'industrie de la fabrication et de la gestion d'équipement roulant ainsi que de la clientèle et du personnel du CGER. Le directeur du CGER participe aux délibérations du comité. En 2015-2016, ce dernier était formé des membres suivants :

GUY CHARBONNEAU, directeur des travaux publics, Ville de Montréal ;

MAXIME DÉSY, conseiller, Syndicat de la fonction publique du Québec ;

MICHEL DUMAS, ex-chef du Service de l'approvisionnement et de la logistique, Sûreté du Québec ;

JEAN ROBITAILLE, ex-directeur général, Paccar inc. ;

RÉMY SYLVAIN, chef du Service de l'exploitation, Direction de l'Île-de-Montréal, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

LA RENCONTRE DU COMITÉ CONSULTATIF 2015

MM. Marc-André Bois, chef du Service de l'ingénierie et des acquisitions, et Carl Gauthier, directeur de l'exploitation et des services à la clientèle au CGER, ont rencontré les membres du comité consultatif pour leur présenter les résultats atteints au regard du Plan d'action 2014-2015 ainsi que les objectifs et les indicateurs prévus dans le Plan d'action 2015-2016. Les membres se sont montrés satisfaits des résultats obtenus au cours de la dernière année.

Le comité a abordé plusieurs points d'information lors de cette rencontre. Parmi ceux-ci, on trouve les résultats du sondage sur la satisfaction de la clientèle, qui dépassent la cible fixée – à savoir que 96 % des clients se disent satisfaits, dont 39 % très satisfaits, par rapport à une cible de 94 % – le plan de formation des mécaniciens principalement orienté vers la formation sur l'entretien et la réparation des véhicules électriques et sur l'aspect hydraulique, l'amélioration notable de la gestion ISO où beaucoup d'activités de sensibilisation, d'amélioration et de transmission de connaissances ont été organisées dans un but d'amélioration continue, les efforts consacrés au dossier des pertes sur disposition et la poursuite de la réalisation du mandat d'électrification des transports.

LA STRUCTURE DE L'ORGANISATION ET LES RESSOURCES HUMAINES

Le CGER est composé d'un centre administratif situé à Québec et de 62 ateliers de mécanique répartis dans 10 zones d'exploitation régionale. La clientèle peut donc bénéficier des services du CGER partout au Québec. La carte des régions où il offre ses services se trouve à la rubrique « Ateliers de mécanique » de son site Web au www.cger.transports.gouv.qc.ca.

Au 31 mars 2016, l'organisation comptait 398 employés, dont 274 ouvriers. Le personnel du centre administratif et des bureaux régionaux est constitué de gestionnaires, de professionnels, dont les ingénieurs et les conseillers à la clientèle, ainsi que d'employés de bureau.

Le CGER compte 10 zones d'exploitation régionale ainsi que 62 ateliers de mécanique répartis sur tout le territoire québécois.

EFFECTIF DU CGER PAR CATÉGORIE D'EMPLOI ET SELON LE STATUT AU 31 MARS

CATÉGORIE D'EMPLOI	PERMANENT 2016	PERMANENT 2015	OCCASIONNEL 2016	OCCASIONNEL 2015	TOTAL 2016	TOTAL 2015	% 2016	% 2015
Cadres	28	25	0	1	28	26	7,04	6,13
Professionnels	28	31	3	3	31	34	7,79	8,02
Fonctionnaires	41	45	24	29	65	74	16,33	17,45
Ouvriers	141	148	133	142	274	290	68,84	68,40
TOTAL	238	249	160	175	398	424	100,00	100,00
POURCENTAGE (%)	59,80	58,73	40,20	41,27	100,00	100,00		

EFFECTIF DU CGER PAR UNITÉ ADMINISTRATIVE AU 31 MARS

	TOTAL	
UNITÉ ADMINISTRATIVE	2016	2015
Direction	10	8
Service du soutien à la gestion	32	33
Service de l'ingénierie et des acquisitions	19	25
Direction de l'exploitation et des services à la clientèle	9	17
Service régional de Québec et de l'Est	10	5
Zone de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	21	20
Zone du Bas-Saint-Laurent	18	15
Zone de Québec[a]	0	41
Zone de la Chaudière-Appalaches[a]	0	25
Zone de Québec–Chaudière-Appalaches	53	0
Zone de la Côte-Nord[a]	0	15
Zone du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau[a]	0	16
Zone du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau–Côte-Nord	33	0
Service régional du Centre-du-Québec et de l'Abitibi	7	6
Zone de la Mauricie–Centre-du-Québec–Lanaudière[a]	0	23
Zone de la Mauricie–Centre-du-Québec	26	0
Zone de l'Estrie	18	19
Zone de l'Est-de-l'Abitibi[a]	0	20
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi–Témiscamingue[a]	0	24
Zone de l'Abitibi-Témiscamingue	37	0
Fabrication	0	11
Service régional de Montréal et de l'Ouest	7	6
Zone de Montréal	30	36
Zone des Laurentides-Outaouais[a]	0	31
Zone des Laurentides–Outaouais–Lanaudière	40	0
Zone de la Montérégie	28	28
TOTAL	398	424

a Au cours de l'année financière 2015-2016, il y a eu fusion de ces zones, ce qui explique qu'aucune donnée n'y figure au 31 mars 2016.

EFFECTIF DU CGER PAR CATÉGORIE D'EMPLOI ET SELON LE SEXE AU 31 MARS

CATÉGORIE D'EMPLOI	FEMMES 2016	FEMMES 2015	HOMMES 2016	HOMMES 2015	TOTAL 2016	TOTAL 2015	% 2016	% 2015
Cadres	1	1	27	25	28	26	7,04	6,13
Professionnels	12	12	19	22	31	34	7,79	8,02
Fonctionnaires	47	48	18	26	65	74	16,33	17,45
Ouvriers	2	3	272	287	274	290	68,84	68,40
TOTAL	62	64	336	360	398	424	100,00	100,00
POURCENTAGE (%)	15,58	15,09	84,42	84,91	100,00	100,00		

L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI

L'article 53 de la Loi sur la fonction publique prévoit que « Le sous-ministre ou le dirigeant d'organisme peut procéder à la nomination d'une personne dès qu'elle est qualifiée et inscrite dans une banque de personnes qualifiées. Pour exercer son choix, le sous-ministre ou le dirigeant d'organisme peut procéder à une évaluation complémentaire en fonction de la nature et des particularités de l'emploi à pourvoir.

Malgré le premier alinéa, le Conseil du trésor peut, par règlement, prévoir les cas et les circonstances suivant lesquels le sous-ministre ou le dirigeant d'organisme ne peut procéder à une nomination avant que tous les candidats aient complété le processus de qualification. Si, parmi les personnes pouvant être choisies, une de celles-ci est visée par un programme d'accès à l'égalité ou par un plan d'embauche pour les personnes handicapées, le sous-ministre ou le dirigeant d'organisme tient compte, lors de la nomination, des objectifs fixés par ce programme ou ce plan. Il tient aussi compte des objectifs d'embauche, déterminés par le Conseil du trésor, à l'égard des diverses composantes de la société québécoise. L'application du présent article ne peut faire l'objet d'un appel en vertu de l'article 35. »

LES DONNÉES GLOBALES

EMBAUCHE TOTALE EN 2015-2016

	PERMANENT[a]	OCCASIONNEL[b]	ÉTUDIANT	STAGIAIRE	TOTAL
Nombre total de personnes embauchées	1	56	42	–	99

Source du tableau : Données de la paie 27, fournies par le Secrétariat du Conseil du trésor.

a Inclut uniquement les recrutements.

b Inclut seulement les nouvelles entrées en fonction durant la période visée ; elle exclut les employés occasionnels inscrits sur des listes de rappel ainsi que ceux déjà en fonction et dont le contrat est renouvelé.

TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES EN 2015-2016

	NOMBRE DE MEMBRES DE GROUPES CIBLES EMBAUCHÉS					
STATUT D'EMPLOI	COMMUNAUTÉS CULTURELLES	ANGLOPHONES	AUTOCHTONES	PERSONNES HANDICAPÉES	TOTAL[a]	TAUX D'EMBAUCHE PAR STATUT D'EMPLOI (%)
Régulier	–	–	–	–	–	–
Occasionnel	2	–	–	1	3	5,36
Étudiant	1	–	–	–	1	2,38
Stagiaire	–	–	–	–	–	–
TOTAL	3	–	–	1	4	4,04

Source du tableau : Compilation de données produites par le Secrétariat du Conseil du trésor.
a. Total des employés membres d'au moins un groupe cible. Certains employés font partie de plus d'un groupe cible.

ÉVOLUTION DU TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES SELON LE STATUT D'EMPLOI

	RÉGULIER (%)	OCCASIONNELS (%)	ÉTUDIANT (%)	STAGIAIRES (%)
2015-2016	–	5,36	2,38	–
2014-2015	20,0	3,03	–	–
2013-2014	3,51	4,60	–	–

Source du tableau : Compilation de données produites par le Secrétariat du Conseil du trésor.

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER SELON LES CATÉGORIES D'EMPLOIS AU 31 MARS 2016

	EFFECTIF RÉGULIER	COMMUNAUTÉS CULTURELLES		ANGLOPHONES		AUTOCHTONES		PERSONNES HANDICAPÉES	
	NOMBRE	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)
Cadre	28	–	–	–	–	–	–	–	–
Professionnel	28	2	7,14	–	–	–	–	–	–
Fonctionnaire	41	1	2,44	–	–	–	–	2	4,88
Ouvrier	141	1	0,71	2	1,42	–	–	–	–
TOTAL	238	4	1,68	2	0,84	–	–	2	0,84

Source du tableau pour les groupes cibles : Solutions d'affaires en gestion intégrée des ressources (SAGIR).

LES FAITS SAILLANTS

PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Supportés par une firme externe référée par le Mouvement québécois de la qualité, des travaux de révision de la planification stratégique ont été réalisés au cours de la dernière année. Ceux-ci visent principalement à doter l'organisation d'une planification stratégique présentant des objectifs stimulants pour l'ensemble des employés tout en demeurant alignée aux orientations gouvernementales. Tous les gestionnaires du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) ont eu l'occasion de participer à des ateliers de travail. Le produit final sera déposé à l'automne 2016.

RECUEIL D'INFORMATION DE GESTION

Un nouvel outil de référence a été préparé au cours de la dernière année. Il s'agit d'un document qui présente l'historique et l'évolution des données dans plusieurs domaines d'activité de l'organisation. Il est composé de rubriques distinctes : les ressources humaines, le parc de véhicules, les résultats financiers, la performance du CGER et les relations avec la clientèle. Ce document constitue un excellent outil de référence pour l'ensemble des employés, mais plus particulièrement pour les gestionnaires et les professionnels, car il présente de l'information factuelle et contextuelle sur un grand nombre de secteurs d'activité de l'organisation.

INFORMATION CENTRALISÉE CLIENT – PHASE I (ICC)

Dans un but d'amélioration continue, le CGER a procédé au développement d'une application permettant de regrouper toutes les informations relatives à chacun des clients. Ce mandat a demandé la collaboration de plusieurs employés et était sous la supervision du Service du soutien à la gestion. La phase I de ce projet est maintenant disponible en ligne sur le site intranet du CGER. Une phase II est en développement et visera à rendre ces informations accessibles aux clients en 2016-2017.

COÛT DE REVIENT

En amélioration continue, le système de coût de revient a été optimisé et inclut maintenant une répartition plus détaillée des coûts par activité. Également, son nouveau support informatique est plus performant et stable, et offre des possibilités accrues de manipulation de l'information, ce qui permet d'extraire un coût de revient par client, par atelier et par supercatégorie d'équipement.

POLITIQUE SUR LA DISPOSITION DES VÉHICULES

Dans l'optique de réduction des montants des pertes sur disposition des années antérieures, le CGER a procédé à l'élaboration d'un processus ainsi que d'une politique établissant les balises à suivre lors de la disposition des véhicules afin de maximiser les résultats financiers sur ce plan. Après seulement quelques mois de mise en place, il ressort une nette amélioration des revenus à cet égard avec une diminution de plus de 50 % du montant des pertes sur disposition en comparaison avec celui de l'an dernier. L'optimisation de l'état mécanique du véhicule avant la revente et l'ajustement de quelques paramètres d'amortissement pour certaines catégories de véhicules sont quelques-unes des actions posées.

VÉHICULES ÉLECTRIQUES

À l'automne 2015, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a fait connaître son nouveau Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, qui confie au CGER le mandat de l'électrification du parc automobile gouvernemental avec l'objectif d'intégrer 1 000 véhicules électriques d'ici 2020 au parc gouvernemental. Au 31 mars 2016, le CGER compte dans son inventaire 373 véhicules électriques ou hybrides rechargeables, soit un des plus grands inventaires de ce type de véhicules au Canada.

Avec son mandat d'électrifier le parc automobile du gouvernement, le CGER est fier de contribuer à mettre en place un environnement propice au transport électrique et de faire de l'État québécois un exemple à suivre.

RÉORGANISATION ADMINISTRATIVE À LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES SERVICES À LA CLIENTÈLE

Dans un but d'optimisation des ressources, la Direction de l'exploitation et des services à la clientèle a entrepris une réorganisation administrative au cours de la dernière année. Celle-ci consiste, entre autres, à regrouper certaines zones et touche différents secteurs de cette direction. La première phase concerne principalement les services régionaux de Montréal et de l'Ouest et celui du Centre-du-Québec. Cette réorganisation a permis un réaménagement des ressources administratives afin de mieux répondre aux besoins de la clientèle tout en optimisant celles-ci.

LE PROFIL DE LA CLIENTÈLE 2015-2016 POUR CHACUN DES PRODUITS ET SERVICES

Le CGER offre les produits et les services suivants : la location clés en main, l'analyse en gestion de parc d'équipement roulant, la formation et l'évaluation des conducteurs, la réparation et l'entretien d'unités à taux horaire, les services de génie-conseil et la fourniture de carburant.

LA LOCATION CLÉS EN MAIN

La location clés en main tient compte de tous les frais inhérents à la possession d'un véhicule, à l'exception du coût du carburant. Les clients peuvent ainsi se concentrer sur leur mission pendant que la gestion des véhicules est confiée à des spécialistes. Le prix de location couvre la gestion globale des véhicules, soit :

- → le suivi du programme d'entretien préventif ;
- → les réparations mineures et majeures ;
- → la vérification mécanique ;
- → le coût d'acquisition du véhicule ;
- → les coûts de réparation et de remplacement en cas d'accident (s'il ne s'agit pas d'une utilisation abusive) ;
- → l'immatriculation ;
- → le service de dépannage 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 ;
- → les services de génie-conseil (détermination du besoin technique, production du devis et des spécifications d'achat, et modification ou adaptation d'un équipement) ;
- → la présentation des véhicules spécialisés par un formateur du CGER ;
- → l'identification visuelle des véhicules.

Au 31 mars 2016, le CGER avait 315 ententes de service de location clés en main actives, dont 235 avec des ministères et des organismes autres que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le secteur municipal. Ces ententes représentaient, à la même date, 6 830 véhicules et équipements connexes. En 2015-2016, le revenu annuel résultant de la location clés en main a atteint 91 043 776,04 $.

CLIENTÈLE POUR LA LOCATION CLÉS EN MAIN AU 31 MARS

TYPE D'ORGANISATION	ENTENTES 2015-2016	VÉHICULES 2015-2016	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2015-2016	ENTENTES 2014-2015	VÉHICULES 2014-2015	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2014-2015
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	30	4 131	1	29	4 103	1
Autres ministères	125	585	16	126	578	17
Organismes	47	231	21	45	217	18
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux	48	422	47	48	346	48
Organismes liés au réseau de l'éducation	14	43	14	12	26	12
Organismes municipaux	5	33	5	5	30	5
Municipalités	45	1 366	40	48	1 385	42
Organismes fédéraux et amérindiens	1	19	1	1	18	1
TOTAL	315	6 830	145	314	6 703	144

ANALYSE EN GESTION DE PARC D'ÉQUIPEMENT ROULANT

En 2015-2016, le CGER n'a effectué aucune analyse en gestion de parc d'équipement roulant.

Par contre, l'analyse pour la Ville de Magog mentionnée au dernier rapport annuel a été facturée en 2015-2016 au montant de 14 400 $.

FORMATION ET ÉVALUATION DES CONDUCTEURS

Au cours de l'année, plusieurs unités du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, villes, municipalités ou organismes ont eu recours aux services de formation et d'évaluation. En tout, 17 types de formation ont été offerts à 349 participants pour un total de 38 séances de formation, dont 23 ont généré des revenus pour le CGER.

Les présentations de véhicules ou d'équipements neufs sont effectuées par les formateurs du Secteur de la formation des conducteurs. En 2015-2016, 70 présentations ont été données à 451 personnes de la province. Les présentations d'équipements et de machinerie spécialisés sont, quant à elles, faites par les fournisseurs.

En plus des formations et des présentations de véhicules, des évaluations de conducteurs de véhicules et d'équipements mobiles (CVEM II) ont eu lieu pour le Ministère au cours de l'été 2015, représentant 586,5 heures, auxquelles ont participé 391 candidats.

En 2015-2016, les revenus totaux découlant du Secteur de la formation des conducteurs s'élèvent donc à 116 675,90 $.

Par ailleurs, pendant cette même période, le secteur de la formation des conducteurs a réalisé trois capsules vidéo de formation disponibles pour le personnel du CGER :

- → Le système de régulation d'épandage Bosch 550 ;
- → L'intervention en cas de déversement ;
- → Le système de changement de configuration du camion 13-3073.

Le CGER continue de répondre aux demandes de la clientèle en ce qui a trait à la formation ou aux évaluations de conducteurs. Les mêmes principes sont maintenus quant à la formation donnée à la clientèle du CGER, c'est-à-dire que si des dommages répétés sont occasionnés à un véhicule lourd, à un véhicule-outil ou à un véhicule spécialisé, ou encore si ces derniers nécessitent des réparations fréquentes, le CGER offre une formation sans frais aux conducteurs concernés. Les avantages pour la clientèle sont :

- → La conformité avec la réglementation (telle la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds) ;
- → L'augmentation de sa productivité ;
- → La réduction de ses coûts d'exploitation ;
- → La diminution de ses coûts de carburant ;
- → L'acquisition de bonnes habitudes de conduite ;
- → La réduction du nombre de bris et d'accidents ;
- → L'accroissement de la disponibilité de ses véhicules et équipements connexes.

RÉPARATION ET ENTRETIEN D'UNITÉS À TAUX HORAIRE

En 2015-2016, le CGER a réparé et entretenu 1 820 véhicules et équipements connexes. Plusieurs clients de la location clés en main ont également fait appel à ce service pour apporter des ajouts ou des modifications à leurs véhicules et à leurs équipements. Le service d'entretien et de réparation selon une tarification horaire a ainsi généré des revenus de 5 893 298,48 $.

CLIENTÈLE POUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN SELON UNE TARIFICATION HORAIRE

TYPE D'ORGANISATION	NOMBRE DE VÉHICULES 2015-2016	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2015-2016	NOMBRE DE VÉHICULES 2014-2015	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2014-2015
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	325	1	292	1
Autres ministères	366	4	448	4
Organismes	819	11	955	12
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux	77	12	57	13
Organismes liés au réseau de l'éducation	51	7	67	7
Organismes municipaux	9	3	16	3
Municipalités	163	17	182	20
Organismes fédéraux et amérindiens	10	1	16	2
TOTAL	1 820	56	2 033	62

LES SERVICES DE GÉNIE-CONSEIL

Le CGER met à la disposition du client une équipe d'ingénieurs et de techniciens expérimentés et compétents pour lui permettre de déterminer ses besoins techniques en matière d'équipement et de véhicules spécialisés, selon la particularité de ses activités. Cette équipe peut également préparer les devis et les spécifications techniques d'achat d'une unité requise par les activités de sa clientèle, inspecter une unité pour s'assurer de sa conformité aux devis d'achat, fournir les services d'ingénierie pour modifier ou adapter un équipement existant.

En 2015-2016, les organisations suivantes ont eu recours aux services de génie-conseil :

→ Commission scolaire de Montréal (CSDM) ;

→ Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec MTMDET ;

→ Municipalité de Déléage ;

→ Ville de Lévis ;

→ Agence du Revenu du Québec.

FOURNITURE DE CARBURANT

CONSOMMATION PAR TYPE DE CARBURANT

TYPE D'ORGANISATION	ESSENCE (L) 2015-2016	DIESEL (L) 2015-2016	TOTAL (L) 2015-2016	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2015-2016	ESSENCE (L) 2014-2015	DIESEL (L) 2014-2015	TOTAL (L) 2014-2015	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2014-2015
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	6 090 583	6 543 766	12 634 349	1	6 476 919	7 282 353	13 759 272	1
Autres ministères	353 718	40 132	393 850	6	360 392	38 291	398 683	8
Organismes	613 445	10 561	624 006	9	821 631	8 818	830 449	9
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux	75 837	24 428	100 265	24	56 939	38 268	95 207	23
Organismes liés au réseau de l'éducation	34 328	113 427	147 755	7	37 315	96 693	134 008	6
Organismes municipaux	2 349	2 500	4 849	3	2 847	1 587	4 434	2
Municipalités	19 548	75 901	95 449	9	87 189	148 826	236 015	10
Consommation par le CGER	185 125	68 232	253 357	1	241 232	91 175	332 407	1
TOTAL	7 374 933	6 878 947	14 253 880	60	8 084 464	7 706 011	15 790 475	60

LES RELATIONS AVEC LA CLIENTÈLE

Le CGER accorde la priorité à la qualité des produits et services offerts qui sont orientés vers les besoins et la satisfaction de sa clientèle. Cela se traduit notamment par la mise en application de la Déclaration de services à la clientèle et par la gestion des plaintes ainsi que par la disponibilité d'un service de dépannage et de conseillers à la clientèle.

Le CGER est engagé à satisfaire sa clientèle en la plaçant au cœur de ses préoccupations et en s'assurant de lui offrir des produits et des services de qualité.

LA *DÉCLARATION DE SERVICES À LA CLIENTÈLE*

Le 1er avril 2001, le CGER s'est doté d'une déclaration de services à la clientèle. Mise à jour le 1er avril 2007, elle exprime sa volonté d'accorder la priorité à la qualité des produits et des services qu'il offre en plaçant le client au cœur de ses préoccupations. Cette déclaration confirme les principaux engagements du CGER envers sa clientèle. Ceux-ci sont le fruit d'une réflexion d'équipe et reflètent les besoins exprimés par les clients. Avec cette déclaration, le CGER entend répondre aux attentes de sa clientèle et indiquer la manière dont il compte y parvenir.

Les engagements à ce chapitre figurent à la rubrique « Déclaration de services à la clientèle » de la section « Service à la clientèle » du site Web du CGER, au www.cger.transports.gouv.qc.ca.

Les résultats pour l'année 2015-2016 au regard de ces engagements se trouvent dans la sous-section « Les résultats 2015-2016 des engagements spécifiques énoncés dans la Déclaration de services à la clientèle » du présent document.

LA GESTION DES PLAINTES

En 2015-2016, le CGER a reçu quatre plaintes, dont trois ont été formulées verbalement.

DESCRIPTION DE LA PLAINTE	NOMBRE
Le comportement du personnel	2
L'information reçue du personnel du CGER	1
Le service de dépannage mécanique 1 888-314-CGER	1
TOTAL	4

En ce qui a trait à l'engagement du CGER quant au délai de réponse aux plaintes, les résultats se trouvent à l'engagement 4 de la sous-section « Les résultats 2015-2016 des engagements spécifiques énoncés dans la Déclaration de services à la clientèle » du présent document.

LE SERVICE DE DÉPANNAGE MÉCANIQUE

Le CGER offre à sa clientèle un service de dépannage 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour toute réparation ou tout remorquage d'un véhicule ou d'un équipement connexe qu'il a loué. Le client n'a qu'à communiquer avec le service de dépannage du CGER en composant le 1 888 314-CGER (2437), peu importe l'heure et l'endroit où il se trouve au Québec.

LES CONSEILLERS À LA CLIENTÈLE

Répartis dans chacun des services régionaux, les conseillers à la clientèle possèdent l'expertise nécessaire pour accompagner la clientèle du CGER dans la prise de décisions et pour répondre aux différentes interrogations concernant la gestion de parc et les besoins en matière de véhicules et d'équipements connexes. Ils assurent également le suivi auprès du client en ce qui a trait à la conformité des véhicules.

LE PROFIL DU PARC DE VÉHICULES

Le parc, qui comprend les véhicules en location ou disponibles, les véhicules de prêt et ceux que le CGER utilise, comptait 8 224 unités au 31 mars 2016.

PARC DE VÉHICULES DU CGER AU 31 MARS PAR SUPERCATÉGORIE

	LOCATION AU MTMDET		LOCATION À D'AUTRES CLIENTS		VÉHICULES DE PRÊT		VÉHICULES DISPONIBLES[a]		VÉHICULES UTILISÉS PAR LE CGER		TOTAL	
SUPERCATÉGORIE	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Véhicule léger	1 529	1 544	1 597	1 503	86	81	659	512	133	152	4 004	3 792
Camion	396	404	157	158	39	39	40	20	4	3	636	624
Matériel-outil remorqué	130	130	17	17	1	1	6	11	7	7	161	166
Matériel remorqué	232	233	33	33	-	-	9	5	7	5	281	276
Véhicule-outil	218	216	194	193	22	17	15	20	17	20	466	466
Équipement	1 575	1 526	653	649	136	147	183	193	25	22	2 572	2 537
Matériel divers	51	50	48	47	1	1	1	3	3	3	104	104
TOTAL	4 131	4 103	2 699	2 600	285	286	913	764	196	212	8 224	7 965

a Il est important de noter que plusieurs des véhicules qui ont été loués à court terme en 2014-2015 et en 2015-2016 étaient disponibles au 31 mars de chaque année. Ces véhicules sont loués pour des périodes variant de 6 à 10 mois, normalement de mai à novembre.

LE RAJEUNISSEMENT DU PARC DE VÉHICULES

Chaque année, le CGER détermine les véhicules à remplacer en raison de leur âge. Il accorde la priorité à certaines catégories essentielles à l'exécution des travaux, comme les camions de déneigement. L'état des véhicules dont le délai de remplacement approche est ensuite évalué, puis un calendrier des achats est établi.

Le tableau suivant présente le rajeunissement, au cours des trois dernières années, du parc de véhicules du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour les principales catégories. Les véhicules de prêt, les véhicules disponibles et ceux que le CGER utilise sont considérés comme faisant partie de ce parc.

RAJEUNISSEMENT DU PARC DE VÉHICULES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS AU COURS DES TROIS DERNIÈRES ANNÉES, Y COMPRIS LES VÉHICULES UTILISÉS PAR LE CGER

CATÉGORIE	ÂGE MOYEN 2015-2016	ÂGE MOYEN 2014-2015	ÂGE MOYEN 2013-2014	DURÉE DE VIE OPTIMALE[a]
Automobile	4,9	4,0	4,2	9
Camionnette	3,9	3,6	3,7	9
Fourgonnette	4,9	4,7	4,9	11
Camion 6-roues	7,5	7,9	8,7	15
Camion 10-roues	5,1	5,9	6,7	10
Niveleuse	5,3	7,1	8,1	15
Chargeuse	7,3	7,6	7,6	15
Pelle	9,1	8,1	7,0	18

a Une révision de la durée de vie optimale par catégorie de véhicules a été effectuée. Les pourcentages des véhicules qui ont dépassé leur durée de vie optimale des années antérieures ont été ajustés.

POURCENTAGE DES VÉHICULES QUI ONT DÉPASSÉ LEUR DURÉE DE VIE OPTIMALE

CATÉGORIE	2015-2016	2014-2015	2013-2014
Automobile	2,6	0,9	1,37
Camionnette	2,8	1,9	2,79
Fourgonnette	0,3	1,0	1,80
Camion 6-roues	6,7	5,59	5,88
Camion 10-roues	14,3	24,9	35,52
Niveleuse	3,9	3,7	3,57
Chargeuse	5,1	7,8	6,25
Pelle	–	–	–

De 2013 à 2016, l'âge moyen pondéré des véhicules présentés au tableau précédent a légèrement varié de 4,8 à 4,7 ans. Le pourcentage de véhicules qui ont dépassé leur durée de vie optimale se situait entre 6,7 et 4 % durant cette même période.

LES VÉHICULES À TAUX HORAIRE

En plus des 8 224 unités que possède le CGER, 1 820 véhicules et équipements connexes qui appartiennent à divers ministères et organismes publics ont été réparés ou entretenus selon une tarification horaire dans les ateliers de mécanique du CGER. Le tableau ci-contre présente la répartition de ces 1 820 unités par supercatégorie de véhicules.

VÉHICULES RÉPARÉS OU ENTRETENUS PAR LE CGER SELON UNE TARIFICATION HORAIRE AU 31 MARS

SUPERCATÉGORIE	NOMBRE DE VÉHICULES 2016	NOMBRE DE VÉHICULES 2015
Véhicule léger	1 281	1 523
Camion	62	63
Matériel-outil remorqué	174	137
Matériel remorqué	187	191
Véhicule-outil	37	45
Équipement	33	35
Matériel divers	46	39
TOTAL	1 820	2 033

LES ACQUISITIONS ET LES VENTES DE VÉHICULES

LES ACQUISITIONS

En 2015-2016, le CGER a acheté 659 véhicules et équipements connexes, dont la valeur totale se chiffre à 28 553 828 $. De ce nombre, 403 ont été acquis pour le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour une somme de 18 459 373 $. Le CGER a également fait l'acquisition de 256 véhicules et équipements connexes pour d'autres ministères ou organismes publics pour une somme de 10 094 455 $.

ACQUISITIONS SELON LA SUPERCATÉGORIE

SUPERCATÉGORIE	MTMDET ACQUISITIONS	MTMDET COÛT ($)	AUTRES CLIENTS ACQUISITIONS	AUTRES CLIENTS COÛT ($)	TOTAL ACQUISITIONS	TOTAL COÛT ($)
Véhicule léger	146	4 782 800	193	6 052 096	339	10 834 896
Camion	30	4 165 389	12	1 472 341	42	5 637 730
Matériel-outil remorqué	8	409 816	–	–	8	409 816
Matériel remorqué	18	527 883	4	46 767	22	574 650
Véhicule-outil	15	3 215 111	6	1 099 514	21	4 314 625
Équipement	182	5 300 273	35	1 085 327	217	6 385 600
Matériel divers	4	58 101	6	338 410	10	396 511
TOTAL	403	18 459 373	256	10 094 455	659	28 553 828

LES VENTES

En 2015-2016, le CGER a vendu 915 véhicules et équipements connexes pour une somme nette de 4 490 901,08 $. Ces unités ont été vendues, soit qu'elles avaient dépassé leur durée de vie optimale ou que leur kilométrage total excédait la valeur maximale à partir de laquelle des réparations majeures doivent être effectuées. De ce nombre, 681 unités ont été vendues aux enchères publiques et ont rapporté 2 853 996,50 $. Le CGER s'est également départi de 234 véhicules et équipements connexes lors d'autres ventes ou au moyen d'appels d'offres publics pour une somme de 1 636 904,58 $.

Les sommes obtenues de la vente de véhicules et d'équipements connexes se sont chiffrées à 5 017 360,86 $. De ces sommes, des frais de commission totalisant 526 459,78 $ ont été acquittés.

LES RÉALISATIONS EN 2015-2016

Dans son *Plan d'action 2015-2016*, le CGER s'est fixé 12 objectifs liés à ses axes d'intervention et à 7 grandes orientations.

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS OBTENUS POUR LES INDICATEURS

THÈME	OBJECTIF	CIBLE	RÉSULTAT
Satisfaction de la clientèle	Maintenir la satisfaction de la clientèle	Aucune cible en 2015-2016	Indicateur mesuré tous les deux ans. Le prochain sondage sur la satisfaction de la clientèle sera réalisé en 2016-2017
Volume d'affaires	Augmenter les revenus du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 $[a]	-1 029 667 $
Mobilisation du personnel	Obtenir le taux de mobilisation du personnel	72 %	73 %
Expertise et compétence du personnel	Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2,5 %[b]	1,98 %
Compétitivité des tarifs de location	Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	28 %
Performance financière	Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	107,13 %
Performance opérationnelle	Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	82,2 %
Contrôle des coûts d'exploitation	Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée[c] égal ou inférieur au taux de variation de l'indice des prix à la consommation (IPC)	≤ 0 %	4,36 % inférieur à l'IPC
Amélioration continue	Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique	5	5
Veille technologique	Analyser et intégrer, selon le cas, au moins deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique ou améliorant la productivité	2	2
Développement durable	Électrification progressive et obligatoire du parc de véhicules légers des ministères et organismes publics du Québec, incluant les réseaux de la santé et de l'éducation	100	86[d]
Veille environnementale	Analyser et intégrer, selon le cas, de nouvelles technologies ou de nouveaux équipements favorisant le développement environnemental	4	4

a Cible suspendue temporairement (le développement des affaires exigerait l'ajout direct de ressources humaines).
b La cible visée demeure 2,5 % en tenant compte du taux imposé par le Conseil du trésor qui est de 1 %.
c Unité pondérée ajustée en fonction de la période d'utilisation appelée ci-après « unité active équivalent temps plein ».
d À ce nombre s'ajoutent 9 véhicules qui ont été achetés avant le 31 mars 2016 pour un total de 95 véhicules électriques livrés et signés.

LES RÉSULTATS DÉTAILLÉS POUR LES INDICATEURS 2015-2016

ORIENTATION 1
POURSUIVRE LA QUALITÉ DU SERVICE À LA CLIENTÈLE

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Maintenir le taux de satisfaction de la clientèle	Aucune cible en 2015-2016	Pourcentage du taux de satisfaction de la clientèle	–	–

Cet indicateur est mesuré tous les deux ans.

ORIENTATION 2
DEVENIR LE GESTIONNAIRE DE PARC DE VÉHICULES DES ORGANISMES PUBLICS

VOLUME D'AFFAIRES

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Augmenter les revenus du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 $[a]	Augmentation des revenus totaux, excluant ceux provenant du carburant	-1 029 667 $	S. O.

a Cible suspendue temporairement (le développement des affaires exigerait l'ajout direct de ressources humaines).

Le tableau ci-dessous présente les revenus totaux du CGER, excluant ceux provenant du carburant, pour 2015-2016 et 2014-2015.

TYPE DE REVENUS	REVENUS ($) 2015-2016	REVENUS ($) 2014-2015
Locations	91 043 776	90 582 218
Réparations	5 893 299	6 667 023
Contributions du gouvernement du Québec	886 722	1 040 772[c]
Autres revenus[b]	215 016	778 467
TOTAL	98 038 813	99 068 480

b Excluant la vente de biens achetés spécifiquement pour un client.
c Excluant la contribution pour la vente de biens achetés spécifiquement pour un client.

En excluant les revenus de vente de carburant et la vente de biens achetés spécifiquement pour un client, on constate pour 2015-2016 une diminution des revenus de 1 029 667 $. Cette diminution est calculée en soustrayant les revenus de 2014-2015 de ceux de 2015-2016.

ORIENTATION 3

PROMOUVOIR L'ACTION RESPONSABLE DE TOUS LES EMPLOYÉS POUR QU'ILS CONTRIBUENT À LA RÉUSSITE DU CGER

MOBILISATION DU PERSONNEL

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Obtenir le taux de mobilisation du personnel	72 %	Taux de mobilisation du personnel	73 %	+1 %

Pour la septième fois, le CGER a mené un sondage auprès de ses employés afin de mesurer les conditions de mobilisation des membres du personnel à partir de leurs perceptions individuelles et collectives.

Un questionnaire a été transmis à 389 employés en mars 2016. Au total, 345 personnes ont répondu, ce qui correspond à un taux de participation de 89 %. Parmi les répondants se trouvent 232 personnes de la catégorie d'emploi des ouvriers, 59 de celle des fonctionnaires, 30 de celle des professionnels, ingénieurs ou cadres à mandats spéciaux, et 24 gestionnaires.

Le CGER a utilisé le même questionnaire de sondage qu'en 2013-2014, qui comprenait 55 questions à choix de réponses, et 1 question additionnelle a été ajoutée afin de recueillir les commentaires des employés. Ces questions ont permis de mesurer 7 conditions de mobilisation, soit l'appartenance, l'organisation du travail, la supervision, la collaboration, l'expertise, la santé et la sécurité au travail ainsi que l'information.

COMPARAISON DES TAUX DE MOBILISATION

ANNÉE	TAUX DE PARTICIPATION (%)	TAUX GLOBAL DE MOBILISATION (%)
2015-2016	89	73
2013-2014	88	76
2011-2012	82	71
2009-2010	86	71
2005-2006	54	74
2003-2004	62	73

TAUX DE MOBILISATION PAR CONDITION DE MOBILISATION

CONDITION DE MOBILISATION	MOYENNE (%) 2015-2016
1 – L'appartenance	73,2
2 – L'organisation du travail	69,7
3 – La supervision	75,0
4 – La collaboration	77,9
5 – L'expertise	71,7
6 – La santé et la sécurité au travail	74,6
7 – L'information	66,6
MOYENNE	72,7

TAUX DE MOBILISATION PAR CONDITION DE MOBILISATION ET PAR CATÉGORIE D'EMPLOI

CONDITION DE MOBILISATION	GESTIONNAIRES (%)	PROFESSIONNELS, INGÉNIEURS OU CADRES AFFECTÉS À D'AUTRES MANDATS (%)	FONCTIONNAIRES (%)	OUVRIERS (%)	MOYENNE (%)
1 – L'appartenance	87,2	80,6	78,1	69,3	73,2
2 – L'organisation du travail	79,2	76,9	78,0	65,5	69,7
3 – La supervision	84,2	81,4	80,6	71,6	75,0
4 – La collaboration	84,8	81,7	84,2	75,0	77,9
5 – L'expertise	78,2	76,5	77,6	68,9	71,7
6 – La santé et la sécurité au travail	80,8	83,1	84,3	70,3	74,6
7 – L'information	83,2	78,5	73,7	61,3	66,6
MOYENNE	82,5	79,8	79,5	68,8	72,7

EXPERTISE ET COMPÉTENCE DU PERSONNEL

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2,5 %	Pourcentage de la masse salariale consacré à la formation	1,98 %	-0,52 %

Pour calculer le pourcentage de la masse salariale consacré à la formation, il faut additionner les coûts directs et indirects de formation du personnel et diviser cette somme par la masse salariale du CGER. Les coûts directs correspondent notamment aux frais d'inscription, aux contrats de service de formation, aux honoraires des formateurs ainsi qu'aux frais de déplacement. Les autres frais relatifs à la formation constituent, quant à eux, les coûts indirects et correspondent au salaire des employés pour la durée de leur formation.

En 2015-2016, une somme de 429 514 $ a été consacrée à la formation des employés sur une masse salariale totale de 21 705 636 $, ce qui représente 1,98 % de celle-ci. Les coûts de formation se répartissent de la manière suivante :

TYPE DE FORMATION	COÛT ($)	POURCENTAGE (%)
Administration	29 871	6,95
Mécanique	307 098	71,50
Santé et sécurité au travail	61 495	14,32
Gestion	31 050	7,23
TOTAL	429 514	100,00

En raison de l'évolution rapide des technologies dans l'industrie de l'automobile et de l'équipement lourd, le CGER a continué d'augmenter les activités de formation dans ce domaine. Afin de maintenir la qualité de son service à la clientèle, il a consacré 71,50 % de ses activités de formation au développement des habiletés techniques en mécanique, comme il l'avait prévu dans son plan d'action annuel.

ORIENTATION 4
ÊTRE UN GESTIONNAIRE DE PARC RECONNU POUR SON EFFICIENCE ET SA RENTABILITÉ

COMPÉTITIVITÉ DES TARIFS DE LOCATION

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	Pourcentage d'écart entre les taux de location des équipements du CGER et ceux du marché	28 %	-2 %

Pour vérifier la compétitivité de ses tarifs, le CGER a comparé ses taux de location à ceux du marché pour quatre catégories de véhicules légers (catégories les plus demandées). À cette fin, il a retenu les fournisseurs inscrits dans le répertoire gouvernemental *Location de véhicules automobiles, liste des fournisseurs 2015*, qui offraient les plus bas tarifs dans les 59 subdivisions administratives du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

TAUX DE LOCATION À LONG TERME DU CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT PAR RAPPORT À CEUX DU MARCHÉ

TYPE DE VÉHICULE	TAUX MOYEN DU MARCHÉ ($) 2015-2016	TAUX MOYEN DU MARCHÉ ($) 2014-2015	TAUX DU CGER ($) 2015-2016	TAUX DU CGER ($) 2014-2015	ÉCART ($) 2015-2016	ÉCART ($) 2014-2015	ÉCART (%) 2015-2016	ÉCART(%) 2014-2015
Véhicule de tourisme	903	923	593	601	310	322	34	35
Camionnette 4 x 2	1 116	1 134	842	747	274	387	25	34
Camionnette à 4 portières, 4 x 2	1 307	1 304	916	897	391	407	30	31
Fourgonnette compacte	1 147	1 199	874	768	273	431	24	36
MOYENNE							28	34

Le tableau ci-dessus montre que, en moyenne, les taux de location à long terme du CGER ont été inférieurs de 28 % à ceux du marché en 2015-2016. Il établit également une comparaison avec ceux de l'année précédente.

Bien que dans l'ensemble le contrat du CGER et le répertoire gouvernemental couvrent les mêmes éléments, certaines différences doivent être prises en considération dans l'interprétation des résultats.

ÉLÉMENTS	RÉPERTOIRE GOUVERNEMENTAL	CGER
Âge des véhicules pour l'année 2015-2016	Véhicules de 2013 ou plus récents, en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps	Véhicules en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps; évalués selon une durée totale de location variant de 2 à 7 ans, selon le kilométrage parcouru annuellement
Période de location	Mensuelle	12 mois au minimum, renouvelable
Kilométrage	Kilométrage illimité	Kilométrage excédant 35 000 km* facturé selon un taux variant de 0,25 $ à 0,39 $ par kilomètre, selon la catégorie
Identification visuelle des véhicules	Non comprise	Comprise dans le tarif du CGER
Fourniture de liquide lave-glace	Non comprise	Gratuite pour les usagers des sites de ravitaillement en carburant du CGER
Marge de profit	Comprise dans le taux	Aucune marge de profit, car le CGER est sans but lucratif

* On considère que 80 % des véhicules légers du CGER parcourent 35 000 km et moins par année.

Le principal objectif du CGER est de développer son marché de location clés en main de véhicules à long terme. Ce produit répond aux besoins de la majorité de ses clients. Certains clients ont cependant besoin de louer des véhicules à court terme pour leurs activités saisonnières. Afin de répondre à leur demande, le CGER offre quelques catégories de véhicules en location à court terme (six mois au minimum avec une limite de kilométrage de 30 000, 20 000 ou 10 000 km pour la période de six mois).

On a également comparé les taux de location à court terme avec limite de 30 000 km par période de location de six mois avec ceux du marché pour les mêmes fournisseurs et les mêmes catégories que pour la location à long terme. Précisons que les fournisseurs privés offrent les mêmes taux, que ce soit pour la location à court ou à long terme, tandis que le CGER établit son taux selon le terme choisi. Le tableau suivant montre que, malgré cette différence, les taux de location à court terme 30 000 km du CGER ont été inférieurs de 7 % en moyenne à ceux du marché en 2015-2016.

TAUX DE LOCATION À COURT TERME DU CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT PAR RAPPORT À CEUX DU MARCHÉ

TYPE DE VÉHICULE	TAUX MOYEN DU MARCHÉ ($) 2015-2016	TAUX MOYEN DU MARCHÉ ($) 2014-2015	TAUX DU CGER ($) 2015-2016	TAUX DU CGER ($) 2014-2015	ÉCART ($) 2015-2016	ÉCART ($) 2014-2015	ÉCART (%) 2015-2016	ÉCART (%) 2014-2015
Véhicule de tourisme	903	923	776	846	127	77	14	8
Camionnette 4 x 2	1 116	1 134	1 080	1 056	36	78	3	7
Camionnette à 4 portières, 4 x 2	1 307	1 304	1 179	1 236	128	68	10	5
Fourgonnette compacte	1 147	1 199	1 140	1 053	7	146	1	12
MOYENNE							7	8

En comparant la tarification des véhicules lourds, on constate qu'il existe des différences entre l'offre du CGER et celle du secteur privé. Diverses hypothèses doivent donc être étudiées, comme la composition des équipements et la durée d'utilisation. Compte tenu du manque de données sur ces sujets, il est difficile de comparer les taux de location pour ce type de véhicules.

PERFORMANCE FINANCIÈRE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	Pourcentage d'autofinancement	107,13 %	+7,13 %

En 2015-2016, les revenus autonomes du CGER, en excluant la remise effectuée au MTMDET, sont de 112 506 031 $, tandis que les dépenses se chiffrent à 105 013 692 $. Le taux d'autofinancement atteint donc 107,13 %

ORIENTATION 5
ASSURER UNE GESTION EFFICACE DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	Pourcentage de productivité des ateliers de mécanique	82,2 %	+2,2 %

Le taux de productivité des ateliers de mécanique du CGER correspond aux heures productives travaillées par les employés de ces ateliers divisées par les heures de travail disponibles par ces mêmes employés.

En 2015-2016, le résultat des heures productives travaillées (311 494 heures) divisées par les heures de travail disponibles (378 726 heures) atteint 82,2 %.

CONTRÔLE DES COÛTS D'EXPLOITATION

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT
Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée[a] égal ou inférieur au taux de variation de l'indice des prix à la consommation[b]	≤ 0 %	Pourcentage d'écart entre le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée[a] et le taux de variation de l'indice des prix à la consommation	4,36 % Inférieur

a Unité pondérée signifie ici unité ajustée en fonction de la période d'utilisation appelée ci-après « unité active équivalent temps plein ».
b Le taux de variation de l'indice des prix à la consommation de Statistique Canada pour la période était de 1,30 %.

On obtient le pourcentage d'augmentation des coûts d'exploitation par unité active équivalent temps plein en soustrayant le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2014-2015 (6 084 $) de celui de l'année 2015-2016 (5 898 $), puis en divisant ce nombre par le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2014-2015 (6 084 $).

Le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité active équivalent temps plein du CGER en 2015-2016 était donc de -3,06 %. Selon Statistique Canada, le taux de variation de l'indice des prix à la consommation se situait à 1,30 % pour la même période, ce qui donne un résultat de -4,36 %.

AMÉLIORATION CONTINUE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique	5	Nombre d'ateliers de mécanique où la méthode Kaizen a été implantée	5	–

Cet indicateur a pour objectifs de réduire les coûts d'exploitation et d'améliorer la performance des processus opérationnels du CGER, qui désire implanter une démarche d'amélioration continue basée sur la méthode Kaizen. La réorganisation du travail devrait améliorer l'efficacité et l'efficience du service d'entretien et de réparation des véhicules.

Bien que cet indicateur soit normalement lié aux ateliers, nous avons ciblé deux services pour l'année 2015-2016. Ces services sont directement liés à la Direction de l'exploitation et du service à la clientèle et ont un impact direct sur les opérations. L'intégration du Centre d'appels avec l'atelier de Québec et les services offerts aux ateliers par le Service régional de Montréal et de l'Ouest justifient leur prise en considération dans cet indicateur.

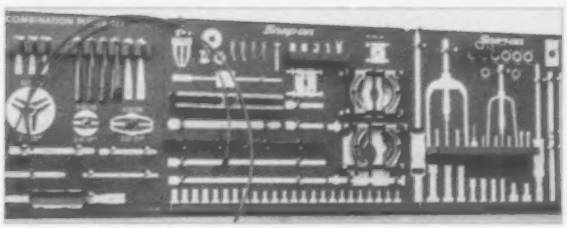
Les cinq endroits où la méthode Kaizen a été appliquée pour l'année financière 2015-2016 sont Victoriaville, Sherbrooke, Saint-Jean-Port-Joli, le Centre d'appels ainsi que le Service régional de Montréal et de l'Ouest.

Pour chacun de ces ateliers ou services, il y a eu :

→ une présentation de la méthode et des activités Kaizen au personnel ;

→ la préparation d'un plan d'action et d'un plan d'aménagement.

Pour atteindre l'objectif relatif à cet indicateur au cours de l'année financière 2015-2016, le CGER a confié à ses gestionnaires régionaux la responsabilité d'assurer la tenue d'activités d'implantation basées sur une approche Kaizen pour leurs ateliers mécaniques ou services respectifs, et ce, en collaboration avec leur service régional respectif. Pour ce faire, une formation leur a été donnée afin qu'ils intègrent les principes et les fondements associés à cette approche.



Le CGER est une organisation qui demeure continuellement à l'affût de façons de faire efficientes afin d'offrir un environnement de travail agréable, sécuritaire et, par le fait même, productif à ses employés. La méthode Kaizen en est un bel exemple. Voici un système de rangement des outils installé à l'atelier de Québec.

ORIENTATION 6
MAINTENIR UNE VEILLE TECHNOLOGIQUE

VEILLE TECHNOLOGIQUE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Analyser et intégrer, selon le cas, au moins deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique ou améliorant la productivité	2	Analyse et intégration, selon le cas, de deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique ou améliorant la productivité	2	0

Le CGER a établi cet indicateur afin de mieux souligner les efforts qu'il fait dans ce domaine. Il désire demeurer à la fine pointe de la technologie en matière de véhicules automobiles et de machinerie lourde.

Benne isolée à autonomie prolongée biénergie

En 2015-2016, le CGER a mis en service un camion 6 x 4 muni d'une benne isolée à autonomie prolongée biénergie. La benne d'une capacité de 4 m³ est utilisée pour le transport de l'asphalte chaud lors des opérations de rapiéçage. La benne est munie de deux modes de chauffage qui permettent de prolonger la malléabilité du produit transporté sur une longue période. Le chauffage principal est assuré par deux brûleurs de 100 000 BTU chacun qui sont alimentés au diesel. Le chauffage auxiliaire est électrique et est alimenté par une prise électrique de 220 volts. Les systèmes de chauffage sont entièrement contrôlés par un automate programmable qui en assure aussi la sécurité. La benne est équipée d'une vis sans fin permettant l'acheminement du matériel et également d'un système multibenne qui peut être retiré rapidement et changer la vocation du camion. Le même camion est aussi utilisé en période hivernale pour effectuer des opérations de déneigement.

Passerelle d'inspection sur remorque

La passerelle d'inspection sur remorque, le premier équipement de ce genre dans notre parc, est un équipement spécialisé, adapté aux travaux d'inspection, de construction, de réparation et de maintenance des ponts et des viaducs. Cette passerelle a l'avantage d'être polyvalente, car elle peut être remorquée rapidement par plusieurs véhicules. Elle est entièrement autonome et peut être contrôlée à distance par l'opérateur qui se trouve sous une structure. Une pompe hydraulique alimentée par une génératrice à essence lui fournit toute la puissance nécessaire pour se déplacer et se déployer, lui conférant ainsi une entière autonomie lorsqu'elle est installée sur le site. Des stabilisateurs sur roues motrices lui permettent d'effectuer les déplacements nécessaires au besoin, et ce, même lorsque la passerelle est déployée.

ORIENTATION 7

ASSURER LA MISE EN PLACE DE MÉCANISMES S'INTÉGRANT À LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

En tant que gestionnaire de parc de véhicules publics, le CGER est soucieux d'offrir à sa clientèle des véhicules et équipements performants répondant à leurs besoins

DÉVELOPPEMENT DURABLE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Électrification progressive et obligatoire du parc de véhicules légers des ministères et organismes publics du Québec, incluant le réseau de la santé et de l'éducation	100	Nombre de véhicules électriques en service dans le parc gouvernemental	86[a]	-14

a Pour l'année 2015-2016, le CGER a mis en service 86 véhicules et 9 bons de commande ont été signés, ce qui fait au total 95 véhicules électriques livrés ou signés en 2015-2016.

Le CGER compte un inventaire de 373 véhicules électriques ou hybrides rechargeables. De ce nombre, 337 sont en service dans les ministères et organismes, 25 sont en service dans les villes et 11 véhicules sont disponibles pour la location.

À ce jour, 405 bornes de recharge ont été installées, soit 383 pour les ministères et organismes et 22 pour des villes. Au cours de l'année financière 2015-2016, 115 bornes ont été installées et 40 étaient en cours d'installation au 31 mars 2016.

Le CGER joue un rôle d'expert-conseil auprès des clients dans l'installation de leurs bornes de recharge. Bien qu'il soit propriétaire de quelques bornes pour son utilisation, il n'est pas propriétaire de toutes les bornes ; chaque client est propriétaire de ses bornes.

VEILLE ENVIRONNEMENTALE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Analyser et intégrer, selon le cas, de nouvelles technologies ou de nouveaux équipements favorisant le développement environnemental	4	Analyse et intégration, selon le cas, de technologies ou de types d'équipements favorisant le développement environnemental	4	–

Le CGER tient à maintenir une veille environnementale par l'intégration de nouvelles technologies ayant des effets directs sur la diminution de la consommation de carburant ou des émissions de gaz à effet de serre (GES). Il veut suivre de près l'évolution des nouvelles technologies environnementales les plus performantes. Durant l'année 2015-2016, il a donc continué d'assurer la mise en place de mécanismes qui s'intègrent à la Stratégie gouvernementale de développement durable visant l'amélioration du bilan environnemental de son parc de véhicules.

Essieu PlowWheeler pour camion de déneigement

Le prototype testé est un essieu directeur ajouté entre un camion et ses équipements de déneigement avant afin de mieux répartir les charges et d'éliminer la surcharge produite par ces équipements sur l'essieu avant du camion. L'utilisation du PlowWheeler permet donc de préserver le réseau routier en plus de permettre l'utilisation de plus gros épandeurs. Ces derniers augmentent la charge utile transportée et permettent donc de diminuer le nombre de transports effectués, ce qui réduit les émissions de GES.

Désirant demeurer à l'avant-garde des innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique et l'amélioration de la productivité de sa clientèle, le CGER a collaboré au projet d'essai d'un essieu amovible entre le camion et ses équipements de déneigement pour résoudre les problématiques de répartition des charges.

Essai du système E-Copilot

L'E-Copilot est un système électronique connecté au moteur du camion qui permet de gérer l'accélération réelle d'un camion sur la route. L'accélération d'un véhicule est en grande partie responsable de l'augmentation de la consommation de carburant. Ce nouveau système permet de limiter à la même accélération un camion, qu'il soit chargé ou vide. Le principal avantage est évidemment de permettre une meilleure économie de carburant comparativement à un autre système utilisé avec d'autres camions qui gère la puissance du camion en fonction de la charge transportée.

Étude sur l'importance de maintenir les pneus à la pression d'air recommandée

Cette étude a permis de démontrer l'importance de respecter la pression d'air dans les pneus qui est recommandée par les fabricants et surtout d'en faire une vérification fréquente par la suite. La tenue de route, la performance de freinage et la durée de vie des pneus en sont augmentés tout en permettant une économie de carburant. Il a été démontré que les pneus de la plupart des véhicules au Ministère sont sous-gonflés et que la rectification de cette situation permettrait des économies instantanées en carburant qui sont estimées à 1,8 %.

Étude sur l'utilisation d'un grade d'huile pour moteur 10W-30 plutôt que 15W-40

Cette étude a permis de vérifier la possibilité de changer le grade d'huile 15W-40 utilisé actuellement pour l'ensemble des camions lourds par un grade d'huile 10W-30 de nouvelle génération qui est plus fluide. Cette huile permettrait des économies de carburant difficilement quantifiables. Par contre, elle permettrait des intervalles allongés des vidanges d'huile recommandés par les fabricants. Des intervalles allongés en comparaison avec ceux établis au CGER permettraient de réduire notre consommation d'huile pour moteur et de générer moins d'huiles usées.

LES RÉSULTATS 2015-2016 DES ENGAGEMENTS SPÉCIFIQUES ÉNONCÉS DANS LA *DÉCLARATION DE SERVICES À LA CLIENTÈLE*

ENGAGEMENT 1

Offrir au client un service de qualité dans tous les ateliers de mécanique. Pour ce faire, répondre au client de façon courtoise et entretenir ou réparer son véhicule dans les délais convenus.

QUALITÉ DU SERVICE

NOMBRE TOTAL DE RÉPARATIONS ET D'ENTRETIENS	PLAINTES ENREGISTRÉES CONCERNANT LE SERVICE EN ATELIER	RÉSULTAT (%)
72 131	–	100

Pour garantir le respect de cet engagement, le CGER doit veiller à ce que le service soit courtois et que l'entretien ou la réparation du véhicule du client soit fait dans les délais convenus. Aucune des plaintes déposées en 2015-2016 concernant les explications reçues du personnel des ateliers mécaniques ne se rattache à cet engagement.

Des renseignements supplémentaires sur les plaintes enregistrées au CGER en 2015-2016 se trouvent à la section « Les relations avec la clientèle » du présent document.

ENGAGEMENT 2

Fournir au client un véhicule conforme à ses besoins et au moment convenu avec lui.

CONFORMITÉ DES VÉHICULES

	LOURDS	LÉGERS	TOTAL
Nombre total de véhicules livrés[a]	212	855	1 067
Nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date convenue avec le client[b]	178	710	888
Pourcentage de conformité (%)	83,9 %	83 %	83,2 %

a Exclut les véhicules non assignés à un client en particulier lors de la commande et exclut également les équipements.

b Inclut les prêts de véhicules et les véhicules maintenus en état de fonctionnement en attendant ceux qui sont commandés.

Les 1 067 véhicules livrés en 2015-2016 étaient conformes aux spécifications, mais 179 n'ont pas été livrés à la date convenue. Il est important de noter que le CGER ne contrôle pas toutes les étapes relatives à l'achat et à la livraison des véhicules légers. Il n'est pas responsable de la gestion de l'acquisition de ces véhicules et doit également composer avec les délais de livraison des fabricants. Aucun des véhicules non conformes ne l'était en raison du non-respect des spécifications requises.

Prendre note que les livraisons annuelles des véhicules en location de type court terme sont incluses dans le présent calcul.

ENGAGEMENT 3

Fournir un service de dépannage, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, pour toute réparation ou tout remorquage concernant un véhicule ou un équipement connexe loué au CGER, et ce, par l'entremise de la ligne 1 888 314-CGER.

NOMBRE DE DÉPANNAGES ET DE PLAINTES ENREGISTRÉES

NOMBRE TOTAL DE DÉPANNAGES	PLAINTES ENREGISTRÉES CONCERNANT CE SERVICE	RÉSULTAT (%)
2 207	1	99,95

Pour vérifier si cet engagement a été respecté, il faut s'assurer que le service a été efficace, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, et qu'aucune plainte n'a été enregistrée au sujet de l'absence de réponse ou de prise en charge du service de dépannage. En 2015-2016, le CGER a reçu une plainte concernant ce service.

ENGAGEMENT 4

Rappeler le client dans un délai d'un jour ouvrable suivant la réception d'une plainte formulée verbalement, envoyer un accusé de réception dans les 10 jours ouvrables dans le cas d'une plainte écrite. Dans les deux cas, indiquer le nom d'une personne-ressource et le délai prévu pour le traitement de la plainte.

NOMBRE DE PLAINTES POUR LESQUELLES L'ACCUSÉ DE RÉCEPTION A ÉTÉ ENVOYÉ DANS LES DÉLAIS PRÉVUS

TYPE DE PLAINTE	NOMBRE TOTAL DE PLAINTES	PLAINTES POUR LESQUELLES L'ACCUSÉ DE RÉCEPTION A ÉTÉ ENVOYÉ DANS LES DÉLAIS PRÉVUS	RÉSULTAT (%)
Plainte verbale	3	2	67
Plainte écrite	1	1	100

Dès la réception d'une plainte, celle-ci est acheminée à la personne qui en a la responsabilité. Cette dernière transmet un accusé de réception et s'assure que le dossier est traité avec diligence.

Des renseignements supplémentaires sur les plaintes enregistrées au CGER en 2015-2016 se trouvent à la section « Les relations avec la clientèle » du présent document.

LES AUTRES RÉSULTATS

La section qui suit présente quelques méthodes de calcul dont le CGER s'est servi pour établir certains ratios administratifs et coûts de revient.

COUVERTURE DES COÛTS ADMINISTRATIFS

	2015-2016	2014-2015
Total des dépenses administratives ($)	6 782 575	7 873 352
Total des revenus de location et des revenus générés par les travaux à taux horaire ($)	96 937 075	97 249 242
RÉSULTAT (%)	7,00	8,10

COÛT D'EXPLOITATION PAR UNITÉ PONDÉRÉE

	2015-2016	2014-2015
Coût des opérations d'entretien du parc du CGER ($)	43 086 326	43 812 531
Nombre total d'unités pondérées[a]	7 305,17	7 201,56
RÉSULTAT ($ par unité pondérée)	5 898	6 084

a Unité pondérée signifie ici unité ajustée en fonction de la période d'utilisation, soit unité active équivalent temps plein.

COÛT DE REVIENT DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

	2015-2016	2014-2015
Total des coûts imputables aux opérations ($)	31 012 445	32 285 167
Nombre d'heures de travail disponibles	378 726	424 616[b]
RÉSULTAT ($ par heure)	81,89	76,03[b]

b Certains chiffres de l'exercice précédent ont été ajustés afin de rendre leur présentation uniforme.

LES PERSPECTIVES POUR 2016-2017

Il y a plusieurs défis à relever pour l'année 2016-2017,plus précisément le maintien de la qualité des services à notre clientèle, l'augmentation de la visibilité de l'expertise, le mandat de l'organisation au regard du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports-volet exemplarité de l'État, la planification stratégique, le plan de mobilisation des employés, l'analyse de la performance de l'organisation au moyen de deux balisages, la révision de la tarification pour ne nommer que ceux-là.

En continuité de la phase I réalisée en 2015-2016 de la nouvelle application de l'information centralisée client (ICC), la phase II sera réalisée au cours de l'année 2016-2017. Elle consistera à rendre accessible aux clients toute l'information relative à leur dossier de parc de véhicules et d'équipements, loués ou entretenus au CGER.

Également, nous comptons faire des efforts importants afin que l'expertise de l'ensemble des employés soit connue et reconnue par notre clientèle et par les acteurs du milieu de la gestion de parc.

De plus, dans la continuation de son mandat, l'organisation poursuivra l'objectif gouvernemental en matière d'électrification des transports par la mise en service de 100 véhicules électriques supplémentaires et par le soutien et l'accompagnement des ministères et organismes, y compris ceux des réseaux de la santé et de l'éducation.

Autre dossier majeur à traiter en 2016-2017, celui de la révision de la planification stratégique. Les travaux sont déjà très avancés, et le dépôt de la planification stratégique 2016-2020 est prévu à l'automne 2016.

En ce qui a trait à la mobilisation du personnel, à partir des résultats obtenus à la suite du sondage effectué en mars 2016, des plans d'action annuels de mobilisation des employés seront élaborés et mis en œuvre au cours de la prochaine année afin d'assurer une amélioration continue du taux de mobilisation du personnel.

Le CGER procédera également à un exercice de mesure de sa performance. Pour ce faire, l'outil d'évaluation QUALImètre a été retenu. Administré par le Mouvement québécois de la qualité, il s'agit d'un instrument de mesure basé sur la gestion par résultats. Cet exercice permettra de poursuivre l'objectif d'amélioration continue des processus.

Aussi, le CGER a amorcé les travaux entourant la révision de la tarification et les poursuivra au cours de l'année 2016-2017. Il procédera à l'élaboration d'une politique qui uniformisera les processus relatifs à la tarification ainsi qu'une stratégie de révision des taux, cela dans un but ultime de livrer des produits et services au meilleur coût possible à l'ensemble de la clientèle.

LES ÉTATS FINANCIERS 2015-2016 DU FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

RÉSULTATS ET EXCÉDENT – NON AUDITÉS
DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2016

REVENUS	BUDGET	2016	2015
Locations	90 085 476 $	91 043 776 $	90 582 218 $
Réparations et entretien	6 299 507	5 893 299	6 667 023
Carburant	19 245 973	13 715 528	17 841 495
Contributions du gouvernement (note 4)	917 308	886 722	1 066 694
Autres	570 000	966 708	1 962 512
	117 118 264	112 506 033	118 119 942
Remises au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	–	(6 500 000)	(6 500 000)
	117 118 264	106 006 033	111 619 942
FRAIS D'EXPLOITATION			
Pièces et autres frais d'exploitation (note 5)	20 992 940	18 679 172	19 393 944
Carburant (note 5)	18 945 973	13 572 229	17 580 656
Salaires et avantages sociaux	20 231 989	19 247 844	19 554 805
Loyers et entretien d'immeubles	6 535 414	6 088 995	6 163 987
	66 706 316	57 588 240	62 693 392
FRAIS D'ADMINISTRATION			
Salaires et avantages sociaux	6 623 819	6 301 616	6 782 065
Loyers et entretien d'immeubles	501 169	466 935	483 553
Entretien informatique	886 658	549 570	570 446
Frais de bureau	269 347	166 947	213 427
Télécommunications	930 270	576 602	572 631
Déplacements	668 100	366 765	483 198
Contrats de service et honoraires professionnels	509 100	454 575	609 719
Publicité et communication	151 000	21 784	56 383
Perfectionnement	268 558	276 836	537 240
Autres	1 308 072	810 772	1 371 357
	12 116 093	9 992 402	11 680 019
AMORTISSEMENT, MOINS-VALUE ET PERTE SUR DISPOSITION			
Amortissement et moins-value du matériel roulant lourd	16 366 897	17 502 311	14 583 758
Amortissement du matériel roulant léger	13 472 779	13 347 265	13 051 182
Amortissement des réservoirs et pompes	191 195	189 414	273 962
Amortissement des autres immobilisations corporelles	470 670	466 285	484 335
Amortissement du développement informatique	171 688	57 448	104 541
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	362 376	359 000	974 577
	31 035 605	31 921 723	29 472 355
FRAIS FINANCIERS			
Intérêts sur marge de crédit	1 170 765	643 752	749 296
Intérêts sur dette à long terme	5 858 825	4 656 752	4 892 560
Amortissement des frais d'émission de la dette	194 660	178 210	178 467
Intérêts et frais bancaires	36 000	32 613	33 364
	7 260 250	5 511 327	5 853 687
	117 118 264	105 013 692	109 699 453
EXCÉDENT	–	992 341	1 920 489
EXCÉDENT CUMULÉ au début	8 401 254	10 321 743	8 401 254
EXCÉDENT CUMULÉ à la fin	8 401 254 $	11 314 084 $	10 321 743 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

SITUATION FINANCIÈRE – NON AUDITÉE
AU 31 MARS 2016

ACTIFS FINANCIERS	2016	2015
Encaisse (découvert bancaire)	204 526 $	(168 523) $
Débiteurs (note 6)	8 869 359	14 194 658
Contributions à recevoir (note 7)	113 439	181 032
Travaux en cours	111 038	94 217
Frais d'émission reportés de la dette	875 394	782 745
	10 173 756	15 084 129
PASSIFS		
Créditeurs et charges à payer (note 9)	9 841 159	10 415 573
Intérêts courus à payer	929 849	1 121 905
Revenus perçus d'avance	2 290 197	2 805 826
Avances du Fonds de financement (note 10)	25 903 210	56 520 171
Dettes (note 11)	172 979 225	151 173 045
Contributions reportées (note 12)	881 749	1 318 412
	212 825 389	223 354 932
DETTE NETTE	(202 651 633)	(208 270 803)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles (note 14)	209 516 063	213 727 406
Stocks de fournitures (note 15)	3 895 961	3 997 044
Frais payés d'avance	553 693	868 096
	213 965 717	218 592 546
EXCÉDENT CUMULÉ	11 314 084 $	10 321 743 $

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (NOTE 16)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Original signé

PAUL-YVAN DESCHÊNES
Administrateur du Fonds

Original signé

DENIS MARSOLAIS
Sous-ministre des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports

VARIATION DE LA DETTE NETTE – NON AUDITÉE
DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2016

	BUDGET	2016	2015
EXCÉDENT	– $	992 341 $	1 920 489 $
Acquisition d'immobilisations corporelles	(45 813 800)	(32 287 562)	(54 304 418)
Amortissement et moins-value des immobilisations corporelles	30 673 229	31 562 723	28 497 778
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	362 376	359 000	974 577
Produit de disposition d'immobilisations corporelles	2 250 789	4 577 182	8 637 159
	(12 527 406)	4 211 343	(16 194 904)
Acquisition de stocks de fournitures	(37 294 115)	(32 150 318)	(36 881 268)
Acquisition de frais payés d'avance	(1 238 793)	(553 693)	(868 096)
Utilisation de stocks de fournitures	37 294 115	32 251 401	36 974 600
Utilisation de frais payés d'avance	1 238 793	868 096	1 238 793
	–	415 486	464 029
DIMINUTION (AUGMENTATION) DE LA DETTE NETTE	(12 527 406)	5 619 170	(13 810 386)
DETTE NETTE au début	(204 496 533)	(208 270 803)	(194 460 417)
DETTE NETTE à la fin	(217 023 939) $	(202 651 633) $	(208 270 803) $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

FLUX DE TRÉSORERIE – NON AUDITÉS
DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2016

	2016	2015
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Excédent	992 341 $	1 920 489 $
Éléments sans incidence sur la trésorerie		
Amortissement et moins-value des immobilisations corporelles	31 562 723	28 497 778
Stocks de fournitures	101 083	93 332
Frais payés d'avance	314 403	370 697
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	359 000	974 577
Virement des contributions reportées	(436 663)	(451 999)
Virement des frais d'émission reportés de la dette	178 210	178 467
Virement des revenus perçus d'avance	(540 136)	(558 229)
	31 538 620	29 104 623
Variation des actifs financiers et des passifs reliés à l'exploitation		
Débiteurs	5 325 299	1 818 407
Contributions à recevoir	67 593	542 274
Travaux en cours	(16 821)	59 600
Frais d'émission reportés liés aux dettes	(270 859)	(205 201)
Créditeurs et charges à payer	(574 414)	738 160
Intérêts courus à payer	(192 056)	(286 382)
	4 338 742	2 666 858
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	36 869 703	33 691 970
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(32 287 562)	(54 304 418)
Produit de disposition d'immobilisations corporelles	4 577 182	8 637 159
Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement en immobilisations	(27 710 380)	(45 667 259)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Revenus perçus d'avance	24 507	324 734
Avances du Fonds de financement	(30 616 961)	22 169 163
Dettes effectuées	50 333 973	36 000 000
Dettes remboursées	(28 527 793)	(46 489 630)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	(8 786 274)	12 004 267
AUGMENTATION DE LA TRÉSORERIE	373 049	28 978
TRÉSORERIE au début	(168 523)	(197 501)
TRÉSORERIE à la fin	204 526	(168 523)
Intérêts payés au cours de l'exercice	5 492 755 $	5 928 393 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES
AU 31 MARS 2016

1. STATUTS CONSTITUTIFS ET NATURE DES ACTIVITÉS

Le Fonds de gestion de l'équipement roulant a été constitué le 1er avril 1998 par la Loi sur le ministère des Transports, RLRQ, chapitre M-28. Il est affecté au financement des activités de gestion de l'équipement roulant.

Les surplus accumulés sont versés au Fonds consolidé du revenu aux dates et dans la mesure que détermine le gouvernement.

En vertu des lois fédérale et provinciale de l'impôt sur le revenu, le Fonds de gestion de l'équipement roulant n'est pas assujetti aux impôts sur le revenu.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers sont établis selon le *Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public*. L'utilisation de toute autre source dans l'application de méthodes comptables doit être cohérente avec ce dernier.

La préparation des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, exige le recours à des estimations et des hypothèses. Ces dernières ont des incidences à l'égard de la comptabilisation des actifs et passifs, de la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que de la comptabilisation des revenus et des charges de l'exercice présentés dans les états financiers. Des estimations et hypothèses ont été utilisées pour évaluer les principaux éléments, soit la durée de vie utile des immobilisations, leur valeur résiduelle, etc. Les résultats réels peuvent différer des meilleures prévisions établies par la direction.

REVENUS

Les revenus de location sont constatés au fur et à mesure que les services sont rendus.

Les revenus de réparations sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilisation du profit à l'achèvement des travaux.

Les autres revenus sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les revenus, y compris les gains, sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ont eu lieu les opérations ou les faits dont ils découlent.

Les contributions sont comptabilisées dans les revenus de l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui leur donnent lieu, dans la mesure où ils sont autorisés, où les critères d'admissibilité sont rencontrés et où une estimation raisonnable des montants en cause est possible.

Les revenus et les contributions relatifs au financement des immobilisations reportés sont comptabilisés à titre de revenus lorsqu'ils sont autorisés par le cédant et que tous les critères d'admissibilité sont atteints, sauf s'ils sont assortis de stipulations qui créent une obligation répondant à la définition d'un passif. Si un passif est créé, la comptabilisation à titre de revenu a lieu au fur et à mesure que les stipulations relatives à ce passif sont rencontrées.

FRAIS D'EXPLOITATION ET AUTRES DÉPENSES

Les frais d'exploitation et autres charges comprennent le coût des ressources qui sont consommées dans le cadre des activités de fonctionnement de l'exercice et qui peuvent être rattachées à ces activités.

ACTIFS FINANCIERS

Trésorerie

La trésorerie se compose de l'encaisse et, le cas échéant, du découvert bancaire.

Contributions à recevoir

Les contributions à recevoir sont constatées dans l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui donnent lieu à ces contributions, dans la mesure où elles ont été autorisées, que l'entité a satisfait aux critères d'admissibilité, s'il en est, et qu'il est possible de faire une estimation raisonnable des montants en cause.

Travaux en cours

Les travaux en cours représentent les réparations inachevées devant être facturées à la fin de ceux-ci. Ils sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation, déduction faite des montants facturés. Le coût peut être constitué du coût direct de la main-d'œuvre ainsi que d'autres coûts directs.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES
AU 31 MARS 2016

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (*suite*)

PASSIFS

Dette

Les emprunts liés à la dette sont comptabilisés au montant encaissé au moment de leur émission.

Les frais d'émission liés aux emprunts sont reportés et amortis sur la durée de chaque emprunt selon la méthode linéaire. Le solde non amorti est inclus aux frais d'émission reportés de la dette.

Contributions reportées

Les rentrées grevées d'affectations d'origine externe sont constatées à titre de revenus dans l'exercice au cours duquel les ressources sont utilisées aux fins prescrites. Celles reçues avant l'exercice au cours duquel elles sont utilisées sont présentées à titre de contributions reportées jusqu'à ce que les ressources soient utilisées aux fins prescrites.

Les contributions du gouvernement relatives au financement des immobilisations reportées sont virées aux revenus au fur et à mesure que les stipulations relatives à ce passif sont rencontrées.

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite

La comptabilité des régimes à cotisations déterminées est appliquée aux régimes interemployeurs à prestations déterminées gouvernementaux, étant donné que le Fonds ne dispose pas de suffisamment d'information pour appliquer la comptabilité des régimes à prestations déterminées.

ACTIFS NON FINANCIERS

Immobilisations corporelles

Les immobilisations sont comptabilisées au coût et amorties selon la méthode d'amortissement linéaire, en fonction de leur durée de vie utile en tenant compte d'une valeur résiduelle exprimée en pourcentage du coût.

Les immobilisations en cours de construction, de développement ou de mise en valeur ne font pas l'objet d'amortissement avant leur mise en service.

Les immobilisations acquises par donation ou pour une valeur symbolique sont comptabilisées à leur juste valeur au moment de leur acquisition.

	DURÉE DE VIE	VALEUR RÉSIDUELLE
Matériel et équipement	3 à 15 ans	0 % à 15 %
Développement informatique	5 ans	–
Améliorations locatives	5 ans	–

Réduction de valeurs sur immobilisations corporelles

Lorsqu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de l'entité de fournir des biens et services, ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattache à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur comptable nette, le coût de l'immobilisation corporelle est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est permise.

Les moins-values nettes sur immobilisations corporelles doivent être passées en charges dans l'état des résultats et excédent.

Stocks de fournitures

Les stocks se composent de pièces et de carburant qui seront consommés dans le cours normal des opérations au cours du ou des prochains exercices financiers. Ces stocks sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette. Le coût est calculé selon la méthode du coût moyen.

Frais payés d'avance

Les frais payés d'avance représentent des débours effectués avant la fin de l'exercice pour des services dont le Fonds bénéficiera au cours du ou des prochains exercices. Ces frais sont imputés aux charges au moment où le Fonds bénéficiera des services acquis.

3. MODIFICATION COMPTABLE

Révision d'estimations comptables

En 2015, la direction a révisé la durée de vie utile estimative d'une partie du matériel roulant lourd et de sa valeur résiduelle pour tenir compte de l'information additionnelle disponible. Par conséquent, la méthode d'amortissement d'une partie du matériel roulant lourd a été modifiée, passant de 15 ans à 13 ans et la valeur résiduelle passant de 12 % à 10 % à compter du 1er avril 2015. Ce changement a été appliqué prospectivement.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES
AU 31 MARS 2016

4. CONTRIBUTIONS DU GOUVERNEMENT

Les contributions proviennent du gouvernement provincial. Ces sommes correspondent aux montants gagnés au cours de l'exercice et au virement des contributions reportées.

	2016	2015
Virement des contributions reportées, Véhicules électriques	436 663 $	451 999 $
Programme Roulez électrique	318 000	456 596
Programme Branché au travail	132 059	158 099
	886 722 $	1 066 694 $

5. FRAIS D'EXPLOITATION

PIÈCES ET AUTRES FRAIS D'EXPLOITATION

	2016	2015
Stocks au début	3 107 097 $	2 928 215 $
Achat de pièces, réparations externes, immatriculations et autres	18 650 707	19 572 826
Stocks à la fin	(3 078 632)	(3 107 097)
	18 679 172 $	19 393 944 $

CARBURANT

	2016	2015
Stocks au début	889 947 $	1 162 161 $
Achat de carburant, entretien et permis pétrolier	13 499 611	17 308 442
Stocks à la fin	(817 329)	(889 947)
	13 572 229 $	17 580 656 $

6. DÉBITEURS

	2016	2015
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	480 293 $	4 308 590 $
Autres ministères et organismes	3 882 892	4 314 384
Municipalités et autres	4 506 174	5 571 684
	8 869 359 $	14 194 658 $

7. CONTRIBUTIONS À RECEVOIR

	2016	2015
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles		
Programme Roulez électrique	80 000 $	88 000 $
Programme Branché au travail	33 439	93 032
	113 439 $	181 032 $

8. EMPRUNT TEMPORAIRE

Le Fonds dispose d'une autorisation d'emprunt temporaire du ministère des Finances d'un montant maximal de 10 000 000 $, au taux préférentiel de la Banque du Canada. Les intérêts sont payables le 30 juin et le 31 décembre de chaque année, et l'emprunt est renouvelable le 31 mars 2018. Le taux d'intérêt au 31 mars 2016 est de 2,70 % (2,85 % en 2015).

9. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2016	2015
Fournisseurs	9 027 748 $	8 785 183 $
Taxes de vente	418 242	485 784
Salaires et avantages sociaux	395 169	1 144 606
	9 841 159 $	10 415 573 $

10. AVANCES DU FONDS DE FINANCEMENT

Le Fonds est autorisé, par décret du gouvernement du Québec, à contracter une marge de crédit de 75 000 000 $, et ce, jusqu'au 31 mars 2017, auprès du ministre des Finances, à titre de gestionnaire du Fonds de financement. Le taux d'intérêt quotidien correspond à la moyenne des taux des acceptations bancaires pour un mois, plus une marge de 0,3 %. Le taux au 31 mars 2016 est de 1,200 % (1,298 % en 2015).

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES
AU 31 MARS 2016

11. DETTES

	2016	2015
FONDS DE FINANCEMENT DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC		
BILLETS PORTANT INTÉRÊTS À TAUX FIXE, REMBOURSABLES PAR VERSEMENT ANNUEL :		
5,788 %, 725 583 $, échéant le 16 juillet 2018	2 176 748 $	2 902 331 $
4,524 %, 300 000 $, échu le 1er décembre 2015, refinancé	–	1 500 000
4,855 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2016	1 000 000	2 000 000
4,813 %, 1 000 000 $, échu le 1er décembre 2015	–	1 000 000
5,065 %, 900 000 $, échéant le 1er décembre 2017	6 300 000	7 200 000
4,418 %, 400 000 $, échéant le 1er décembre 2017	3 200 000	3 600 000
4,542 %, 700 000 $, échéant le 1er décembre 2018	2 100 000	2 800 000
4,180 %, 540 000 $, échéant le 1er juin 2017	4 860 000	5 400 000
4,060 %, 450 000 $, échéant le 1er décembre 2016, à refinancer	1 800 000	2 250 000
3,753 %, 985 714 $, échu le 1er octobre 2015	–	985 714
4,340 %, 750 000 $, échéant le 1er décembre 2019	3 000 000	3 750 000
3,203 %, 1 166 667 $, échu le 1er octobre 2015	–	1 166 667
4,775 %, 233 333 $, échéant le 17 mai 2024	2 100 000	2 333 333
2,418 %, 1 000 000 $, échu le 11 janvier 2016	–	1 000 000
3,724 %, 1 400 000 $, échéant le 1er décembre 2021	8 400 000	9 800 000
4,056 %, 600 000 $, échéant le 16 juillet 2025	6 000 000	6 600 000
2,892 %, 1 000 000 $, échu le 1er octobre 2015	–	1 000 000
2,089 %, 450 000 $, échéant le 1er juin 2017	900 000	1 350 000
3,122 %, 380 000 $, échéant le 1er décembre 2021	2 280 000	2 660 000
2,390 %, 433 333 $, échéant le 1er juin 2018	4 766 667	5 200 000
2,140 %, 300 000 $, échéant le 1er décembre 2016	300 000	600 000
3,067 %, 400 000 $, échéant le 1er septembre 2023	4 800 000	5 200 000
1,941 %, 2 000 000 $, échéant le 1er décembre 2017	4 000 000	6 000 000
1,752 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2016	1 000 000	2 000 000
2,757 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2018	3 000 000	4 000 000
2,857 %, 750 000 $, échéant le 1er septembre 2023	9 750 000	10 500 000
2,857 %, 1 000 000 $, échéant le 1er septembre 2023	8 000 000	9 000 000
2,611 %, 875 000 $, échéant le 1er décembre 2019	3 500 000	4 375 000
2,577 %, 1 500 000 $, échéant le 1er septembre 2020	7 500 000	9 000 000
2,031 %, 1 750 000 $, échéant le 21 août 2019	12 250 000	14 000 000
2,904 %, 2 000 000 $, échéant le 1er septembre 2024	18 000 000	20 000 000
2,218 %, 333 333 $, échéant le 1er décembre 2020	1 666 666	2 000 000
1,935 %, 2 200 000 $, échéant le 1er septembre 2025	22 000 000	–
1,577 %, 642 857 $, échéant le 1er décembre 2020	9 000 000	–
1,181 %, 300 000 $, échéant le 1er décembre 2019	1 200 000	–
BILLET PORTANT INTÉRÊTS À TAUX FIXE, REMBOURSABLE PAR VERSEMENT SEMESTRIEL :		
1,493 %, 1 636 364 $, échéant le 1er septembre 2021	18 000 000	–
	172 850 081	151 173 045
SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DES INFRASTRUCTURES		
EFFETS À PAYER PORTANT INTÉRÊTS À TAUX FIXE, REMBOURSABLES PAR MENSUALITÉS EN CAPITAL ET INTÉRÊT :		
2,150 %, 453 $, échéant le 1er novembre 2020	24 139 $	–
2,150 %, 562 $, échéant le 1er novembre 2020	29 940	–
2,150 %, 561 $, échéant le 1er janvier 2021	30 897	–
2,150 %, 776 $, échéant le 1er février 2021	44 168	–
	129 144	–
	172 979 225 $	51 173 045 $

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES
AU 31 MARS 2016

11. DETTES (*SUITE*)

ÉCHÉANCIERS DE LA DETTE AU 31 MARS 2016 :

2017	29 662 670 $
2018	36 242 452
2019	24 739 690
2020	23 664 690
2021	20 520 026
2022 et suivantes	38 149 697
	172 979 225 $

12. CONTRIBUTIONS REPORTÉES

	2016	2015
Solde au début	1 318 412 $	1 770 411 $
Virement	(436 663)	(451 999)
Solde à la fin	**881 749 $**	1 318 412 $

13. AVANTAGES SOCIAUX

Régimes de retraite

Les employés participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP), au Régime de retraite du personnel d'encadrement (RRPE) et au Régime de retraite des agents de la paix en services correctionnels (RRAPSC). Ces régimes sont des régimes interemployeurs à prestations déterminées, administrés par la Commission administrative des régimes de retraite et d'assurances, et comportent des garanties à la retraite et au décès. Le Fonds de gestion de l'équipement roulant contribue à ces régimes pour une somme égale aux cotisations versées par les participants. Les obligations du Fonds de gestion de l'équipement roulant envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

Les cotisations imputées aux opérations courantes s'élèvent à 1 491 359 $ (1 551 232 $ en 2015).

Vacances et congés de maladie

Les vacances et les congés de maladie du Fonds remboursés par le gouvernement du Québec et constatés aux résultats de l'exercice s'établissent à 424 285 $ (166 255 $ en 2015).

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES
AU 31 MARS 2016

14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

COÛT	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2016
Solde au début	388 887 496 $	2 878 868 $	208 168 $	391 974 532 $
Acquisitions	32 103 014	184 548	–	32 287 562
Dispositions	(32 446 334)	–	–	(32 446 334)
Solde à la fin	388 544 176 $	3 063 416 $	208 168 $	391 815 760 $
AMORTISSEMENT CUMULÉ				
Solde au début	175 484 163 $	2 554 795 $	2 08 168 $	178 247 126 $
Amortissement	31 505 275	57 448	–	31 562 723
Dispositions	(27 510 152)	–	–	(27 510 152)
Solde à la fin	179 479 286	2 612 243	208 168	182 299 697
VALEUR COMPTABLE NETTE	209 064 890 $	451 173 $	– $	209 516 063 $

* Comprend des immobilisations en cours de construction, en développement ou en mise en valeur, pour un montant total de 266 176 $ en matériel et équipement. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

COÛT	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2015
Solde au début	370 964 974 $	15 745 088 $	208 168 $	386 918 230 $
Acquisitions	54 291 670	12 748	–	54 304 418
Dispositions	(36 369 148)	(12 878 968)	–	(49 248 116)
Solde à la fin	388 887 496 $	2 878 868 $	208 168 $	391 974 532 $
AMORTISSEMENT CUMULÉ				
Solde au début	173 848 338 $	15 329 222 $	208 168 $	189 385 728 $
Amortissement	28 393 237	104 541	–	28 497 778
Dispositions	(26 757 412)	(12 878 968)	–	(39 636 380)
Solde à la fin	175 484 163	2 554 795	208 168	178 247 126 $
VALEUR COMPTABLE NETTE	213 403 333 $	324 073 $	– $	213 727 406 $

* Comprend des immobilisations en cours de construction, en développement ou en mise en valeur, pour un montant total de 266 176 $ en matériel et équipement. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES
AU 31 MARS 2016

15. STOCKS DE FOURNITURES

	2016	2015
Pièces	3 078 632 $	3 107 097 $
Carburant	817 329	889 947
	3 895 961 $	3 997 044 $

16. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Dans le cadre de ses opérations, le Fonds s'est engagé à verser au cours du prochain exercice les montants suivants :

	2016	2015
Acquisitions d'immobilisations	10 819 131 $	13 063 064 $
Approvisionnement en biens et services	91 568	400 560
	10 910 699 $	13 463 624 $

17. APPARENTÉS

Certains services de soutien administratif et technique fournis par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, dont la juste valeur ne peut être déterminée au prix d'un effort raisonnable, ne sont pas comptabilisés dans l'état des résultats et excédent.

En plus des opérations entre apparentés déjà divulguées dans les états financiers et qui sont comptabilisées à la valeur d'échange, le Fonds est apparenté avec tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis à un contrôle conjoint. Le Fonds n'a effectué aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

18. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Avances du Fonds de financement

La juste valeur des avances du Fonds de financement est pratiquement identique à la valeur comptable, compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie au cours du marché pour des titres à taux semblables.

Dettes

Au 31 mars 2016, la juste valeur des dettes de 172 979 225 $ (151 173 045 $ au 31 mars 2015) s'établissait à 182 166 833 $ (162 694 876 $ au 31 mars 2015), compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie du cours du marché pour des titres de nature semblable quant à l'échéance et au taux d'intérêt.

Transports,
Mobilité durable
et Électrification
des transports
Québec

transports.gouv.qc.ca